ANNO XXXI - N. 4 | COPIE 165.000 | APRILE 1925

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO
MILANO - CORSO ITALIA, 10

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE
LEGGE 7 APRILE 1921 N. 610
ROMA, VIA MARGHERA, 6 - ANGOLO VIA DEI MILLE

SOLIDA
LEGGERA
VELOCE
PRATICA
ELEGANTE
ECONOMICA
Chiedere listino
alla società An:
EDOARDO BIANCHI
Milano-viale Abruzzi 16
-Quella è una motocicletta;
come fila rapida e sicura!
-Sfido io: non vedi che è
una BIANCHI?
Nuovo Modello B.N.1924
Bianchi 350 cm3
PNEUS PIRELLI

L' Internazionale

Primo Gran Premio Reale

Auto-Motociclistico

"CIRCUITO DI ROMA„ (MONTE MARIO)

ha segnato un clamoroso trionfo
per la

FRERA

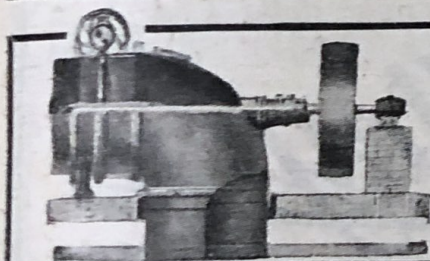
Super-Sport 500 c/m³

Prima assoluta

con MARIO COLOMBO
TERZA con G. Miele

PRIMO
Cross Country
di COMO
Prima assoluta
con **P. Campagnoli**

Nell'internazionale
Gara in salita
Monte Mario
(Roma)
Prima assoluta
con **Enrico Santolini**

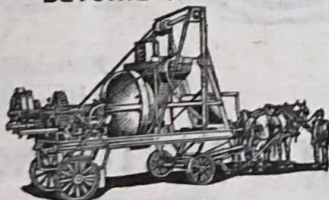
STABILIMENTI S. A. **FRERA** TRADATE (MILANO)

TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE

a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.
ECONOMIA - SOLIDITÀ - OTTIMO RENDIMENTO
Montaggio e opere murarie semplici - Consegne rapide

FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI
Soc. An. F. I. T. I. N. - MILANO - Via Settala, 82

Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto

RUOTE PELTON

BETONIERE...
...IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.

FRANGIPIETRE...
....LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.

PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO.
MACINAZIONE, ASFALTO ECC.

OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. **MILANO**
— Via Domodossola, 11 —

LE AUTOMOBILI
delle L.L. M.M. i REALI d'ITALIA
sono provvedute di
CRISTALLO DI SICUREZZA
"TRIPLEX,,

Questo cristallo non va in pezzi e non fa scheggie anche se VOLONTARIAMENTE colpito con bastone o con martello. – In ogni frangente, passeggieri e chauffeur hanno in esso la loro salvezza

Chiedere informazioni a
ENRICO DE GIOVANNI
Concessionario esclusivo per l'Italia della
TRIPLEX SAFETY GLASS Co. Ltd. di Londra
Via Meravigli, 12 - MILANO (9)
Via dei Sabini, 7 - ROMA (4)

FERT
LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI

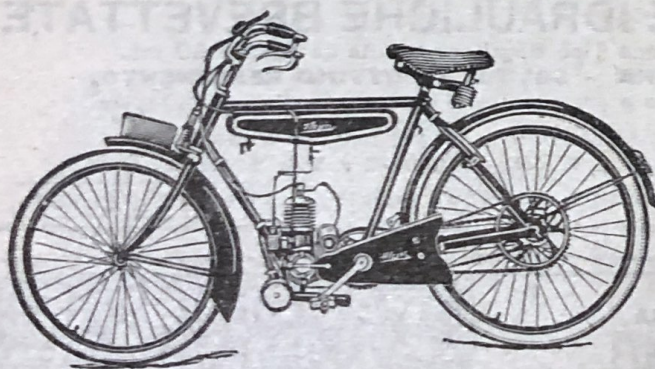
NUOVI MODELLI 1924
con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT GENOVA Piazza Fontane Marose, 25
Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112

Alcyonnette

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
costruita dalla Casa

Alcyon
di COURBEVOIE

1 1/2 KP

è il veicolo più pratico perchè esso è leggero e si conduce facilmente come una semplice bicicletta. È munita di frizione, di demoltiplicatore, di trasmissione a catena. Motore a 2 tempi 50×50. Paga la tassa delle biciclette e non richiede licenza di circolazione.

Biciclette "Alcyon,, originali trionfatrici nelle più importanti e classiche gare.

SOCIETA' AN. ITALIANA **ALCYON - TORINO** - CORSO VENEZIA, 10

TURISTI! *non comperate biciclette a motore senza interpellare gli agenti dell'***Alcyon** *o la Società stessa per conoscere il programma della* **Grande Settimana Turistica da Trieste a Torino** *che la Società* **Alcyon** *offre* **gratuitamente** *ai compratori dell'***Alcyonnette.** *- Chiedere programmi N. 6*

OROLOGI
PER CAMPANILI
ED
EDIFICI PUBBLICI
F. MIROGLIO
DITTA
F.lli MIROGLIO
TORINO
Via Madama Cristina, 87
Telefono interc. 45-034

ANNO XXXI — Sommario del Fascicolo di Aprile — N. 4

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T.C.I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Anno XXXI - N. 4 | PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA — RIPRODUZIONE VIETATA — TUTTI I DIRITTI RISERVATI | Aprile 1925

Abbonamenti per il 1925: L. 18,10 (Estero L. 26,10)
Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Est. L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Est. L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Est. L. 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Est. 350,20)

CARTE E PIANI NELLA GUIDA DI ROMA
DEL T. C. I.

Un sussidio necessario per una buona Guida è quello delle carte e dei piani. Questo complemento importantissimo del testo è la parte sempre più deficiente. In modo generale si può dire che delle Guide italiane soltanto quelle del Touring hanno seriamente superato la difficoltà di questa dotazione, difficoltà che è in parte di ordine tecnico ma soprattutto di ordine economico.

Del resto anche pochissime Guide estere possono vantare un buon materiale cartografico. La migliore è senza alcun dubbio quella del Baedeker, veramente commendevole quasi in ogni sua parte, anzi straordinariamente se si tien conto dell'epoca in cui il Baedeker pubblicò per la prima volta le sue carte. Solo la Guida d'Italia del T.C.I. ha lasciato di parecchio addietro la bell'opera tedesca.

Il volume « Roma e dintorni » è eccezionalmente ricco di carte, di piani, di grafici (1). Ci è sembrato di dover fare per quest'opera,

---

(1) Eccone l'elenco:

1. Roma (scala 1 : 12.000). - 2. Linee tranviarie e linee di autobus a Roma (1 : 12.000). - 3. Centro di Roma (1 : 8.500). - 4. Le antiche Mura di Roma (1 : 35.000). - 5. Tivoli (1 : 10.000). - 6. Villa Adriana (1 : 5000). - 7. Ostia (1 : 8000). - 8. Via Appia Antica (1 : 15.000). - 9. Véio (1 : 40.000). - 10. Dintorni di Roma (1 : 65.000). - 11. I Colli Albani (1 : 100.000). - 12. Dintorni generali di Roma (1 : 250.000). - 13. Da Roma ad Ostia (1 : 250.000). - 14. Stemmi papali (da Urbano VI, 1378, a Pio XI). - 15. S. Maria del Popolo. - 16. Museo Preistorico ed Etnografico. - 17. Galleria Doria Pamphili. - 18. Palazzi Capitolini (1 : 1.600). 19. Museo Capitolino, pianterreno. - 20. Museo Capitolino, I piano. - 21. Palazzo dei Conservatori, I piano. - 22. Palazzo dei Conservatori, II piano. - 23. S. Maria d'Aracoeli. - 24. S. Andrea della Valle. - 25. Terme di Diocleziano (1 : 4000). - 26. S. Maria degli Angeli e Museo Nazionale Romano (1 : 2000). - 27. Museo Nazionale Romano, I piano. - 28. Fori Imperiali (1 : 3000). .- 29. Foro Romano (1 : 1500). - 30. S. Maria Antiqua. - 31. Arco di Costantino, schema dei lati lunghi. - 32. Arco di Costantino, schema del fianco. - 33. Arco di Costantino, schema del fianco. - Colosseo (1 : 1800). - 35. S. Clemente, chiesa superiore. - 36. S. Clemente, chiesa inferiore. - 37. Terme di Caracalla (1 : 3870). - 38. S. Sebastiano. - 39. S. Paolo fuori le Mura. - 40. S. Maria Maggiore. - 41. S. Prassede. - 42. S. Giovanni in Laterano, Battistero e Pal. Laterano col Museo Lateranense, pian-

tanto curata nel testo, uno sforzo tecnico ed economico, cercando di vincere due ostacoli che si sono parati dinanzi a noi come a chiunque altri, perchè le carte non fossero nella Guida inferiori al bisogno e anche all'aspettativa a poco a poco creatasi tra i Soci.

Non dirò qui la fatica per raccogliere materiale fresco e sicuro, le pratiche innumerevoli presso autorità, amministrazioni ed enti diversi, i sopraluoghi ripetuti, gli studi per unificare, onde metterle in serie uguale per la Guida, documentazioni le più disparate.

Vi sono pubblicazioni classiche d'indole monografica, di chiese e monumenti, il cui valore è diventato ormai soltanto storico e bibliografico, perchè isolamenti di fabbricati, demolizioni, restauri, ricostruzioni e in ispecie scoperte nuove hanno completamente modificato nel dettaglio i dati grafici di quelle opere pur bellissime. Tutto è dunque da rifare, nulla da copiare.

L'esame dell'elenco dato qui in nota fa vedere con quale ricchezza sia illustrata la nostra Guida. Ma soltanto la visione delle carte, dei piani e dei grafici dirà ai Soci, quando la Guida sarà loro spedita, l'importanza di questa parte cartografica.

In attesa, voglio qui aggiungere alcune parole di chiarimento del nostro lavoro, accompagnandole con qualche saggio dimostrativo.

***

Vi è nella Guida una espressiva carta d'insieme che va dal lago di Bracciano a Velletri e dal Tirreno ai Tiburtini, con Roma nel centro, che ben presenta la gran città nel mezzo del suo caratteristico paesaggio; vi è un Tivoli, bellissimo per l'evidenza degli anfratti, scavati nella piattaforma della città ove si nasconde tortuoso e s'inabissa l'Aniene; vi sono dei magnifici Colli Albani, di cui l'orografia ha una plasticità parlante.

terreno. - 43. Museo Lateranense, I piano. - 44. S. Croce in Gerusalemme. - 45. S. Lorenzo fuori le Mura. - 46. Galleria Borghese, pianterreno. - 47. Galleria Borghese, I piano. - 48 Galleria d'Arte Moderna. - 49. - Museo di Villa Giulia, pianterreno. - 50. Museo di Villa Giulia, I piano. - 51. S. Agostino. - 52. Pantheon. - 53. S. Maria sopra Minerva. - 54. S. Maria della Pace. - 55. S. Agnese fuori le Mura. - 56. S. Costanza. - 57. Castel S. Angelo, 4 piante dei vari piani (1 : 1000). - 58. Palazzi Pontifici e Basilica di S. Pietro in Vaticano (1 : 3800). - 59. Progetto del Bramante per la Basilica di S. Pietro. - 60. Progetto di Michelangiolo per la Basilica di S. Pietro. - 61. Basilica di S. Pietro in Vaticano (1 : 1600). - 62. Grotte Vaticane. - 63. Progetto di Raffaello per la Basilica di S. Pietro. - 64. Museo Petriano. - 65. Musei Vaticani. - 66. S. Cecilia in Trastevere. - 67. S. Maria in Trastevere. - 68. Galleria Corsini. - 69. S. Pietro in Montorio. - 70. Catacombe di S. Callisto. - 71. Cimitero di Domitilla. - 72. Catacombe di Commodilla.

Ma le nostre preferenze sono per la cartografia di Roma e dei suoi dintorni più tipicamente turistici: Villa Adriana e Ostia con la sinuosa linea rossa dell'itinerario tra le rovine, filo di Arianna pel turista nei due grandiosi labirinti; Veio dove chi scrive qui, dopo d'aver ritoccata con fotografie di velivolo con maggior precisione la planimetria un po' confusa del 25.000 dell'I. G. M., cercò di tracciare in posto nelle praterie, su piste praticabili, un itinerario razionale per auto e per moto, riportato sulla cartina, onde popolarizzare un po' la faticosa visita, che poi il testo mette in relazione colla descrizione del Museo di Villa Giulia, arricchitosi degli oggetti veientani.

E ancora c'è una Via Appia antica, in scala di 1 : 15.000 qui riprodotta alla meglio a pag. 348. È una delle simpatie dello scrivente, che tante volte ha percorsa la suggestiva, meravigliosa strada, dove non si sa se più storia gloriosa aleggi dagli innumerevoli ruderi, o più profonda, intima ammirazione nasca dal luminoso paesaggio, ma dove ogni volta dovette litigare colle oscure pagine dei libri per riconoscere, o anche non riuscirvi, cippi e sepolcri e archi e nuclei e tumuli e torri, che s'assomigliano o di cui si perde dopo qualche tratto il filo e l'ubicazione, sì che la storica Via rimane solenne ma troppo muta. Ora non più. La cartina coi miliarii romani e le pietre chilometriche moderne, colle strade trasversali ben segnate come capisaldi ed i nomi di ciascun avanzo è delimitata, sezionata, analizzata in modo che il più disattento turista, colpito da una rovina più imponente o più curiosa potrà identificarla con grande facilità. Testo e carta si completano con sicurezza assoluta.

Poi, di Roma, vi sono tutte le antichità: un esempio di loro figurazione è quello del Foro Romano a pag. 352. È una riproduzione fatta anch'essa alla meglio, come spiega la didascalia (qui in scala più ridotta di quella della Guida), ma basta a far presentire quale finezza grafica si sia raggiunta. Identico lavoro si è fatto per il Palatino, i Fori Imperiali, le Terme Diocleziane, quelle di Caracalla. Bisogna che il turista esperimenti passo passo nel dedalo delle vaste rovine la precisione dei nostri piani per ben valutarli.

Non ne esistono di così precisi, lo possiamo dire con orgoglio, poichè furono fatti su piani ufficiali, aggiornati poi al possibile col-

I – PIANTA AL PIANO DEI SOTTERRANEI SOTTO I CORTILI DELLE PALLE E DEL TEATRO.

1, Ultimo tratto della rampa elicoidale romana. - 2, Parte infer. dell'ascensore papale. - 3, Cordonata di Alessandro VI. - 4, Cella sepolcrale di Adriano. - 5, Cordonata di Paolo III. - 6, Prigione detta di Cagliostro. - 7, Piano del Cortile delle Palle o dell'Angelo. - 8, Prigione detta di Giordano Bruno. - 9, Prigione detta del Card. Carafa. - 10, Prigione detta di Lucrezia Petroni. - 11, Prigione detta di Beatrice Cenci. - 12, Prigione detta di Benvenuto Cellini. - 13, Oliare di Alessandro VI. - 14, Silos. - 15, Ponte levatoio di Paolo III.

II – PIANTA AL PIANO DEI CORTILI DELLE PALLE E DEL TEATRO.

1, Cortile delle Palle o dell'Angelo. - 2, Angelo già sull'alto del Castello. - 3, Cisterna. - 4, Corpo di Guardia. - 5, Laborat. farmaceutico. - 6, Farmacia. - 7, Modello del Mausoleo. - 8, Sala di Clemente VIII col camino barberiniano (Museo). - 9, Altra sala di Clemente VIII (Museo). - 10, Sala di Giustizia (Museo). - 11, Sala d'Apollo. - 12, Trabocchetto. - 13, Parte super. dell'ascensore papale. - 14, Cappella. - 15, Stanza di Clemente VII. - 16, Stanza di Clemente VII, con l'alt.

di Avezzano. - 17, Cortile del Teatro o di Alessandro VI o dell'Olio e delle Prigioni. - 18, Cisterna di Alessandro VI. - 19, Scaletta al Bagno di Clemente VII. - 20, Porta d'ingresso alle Prigioni, alle Oliare e ai Silos. - 21, Porta d'uscita dalla visita delle Prigioni, delle Oliare e dei Silos. - 22, 23, 24, Scale di salita al Giretto. - 25, Cortiletto di Leone X.

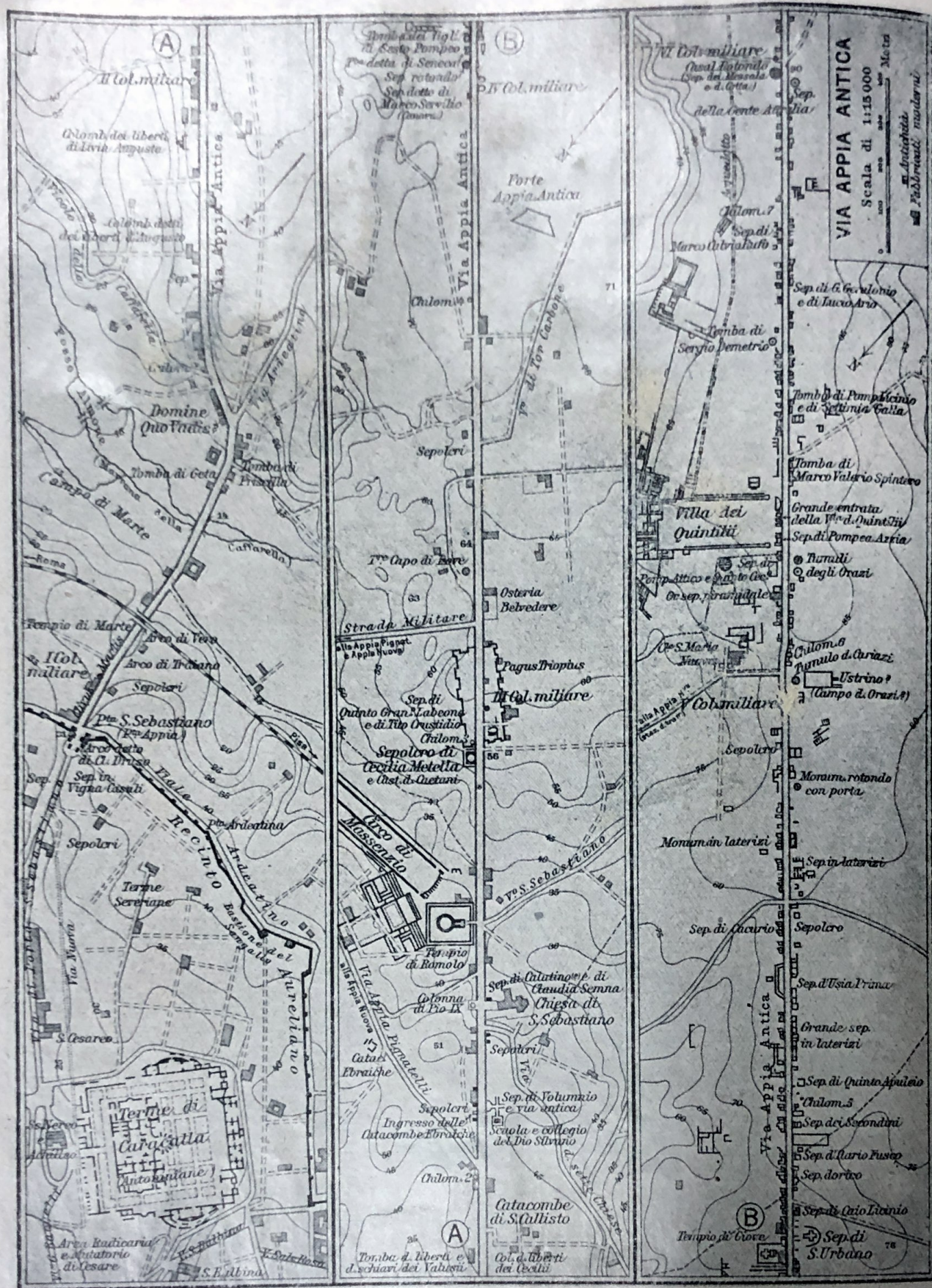
III – PIANTA AL PIANO DELLA SALA PAOLINA E DELLA BIBLIOTECA.

1, Giretto di Pio IV. - 2, Loggia di Paolo III. - 3, Prigioni politiche. - 4, Cortiletto di Leone X. - 5, Loggia di Giulio II. - 6, Giretto di Alessandro VII. - 7, Sala Paolina o del Consiglio. - 8, Sala del Perseo. - 9, Sala d'Amore e Psiche o Camera da letto di Paolo III. - 10, Sala della Biblioteca. - 11, Sala dei festoni. - 12, Sala dell'Adrianeo. - 13, Sala del Tesoro - 14, Principio della scaletta alla Terrazza.

IV – PIANTA AL PIANO DELLE SALE TERMINALI E SOTTO LA TERRAZZA.

1, Sala circolare romana. - 2, Sala delle colonne. - 3, 4, Sale gemelle.

La pianta di *Castel S. Angelo* nella Guida di Roma. Mancano qui i colori che la rendono più evidente, ma si può già da questa riproduzione, che è press'a poco in grandezza vera, vedere come il visitatore possa comodamente richiamarsi in ogni punto dell'immane monumento al testo della Guida.

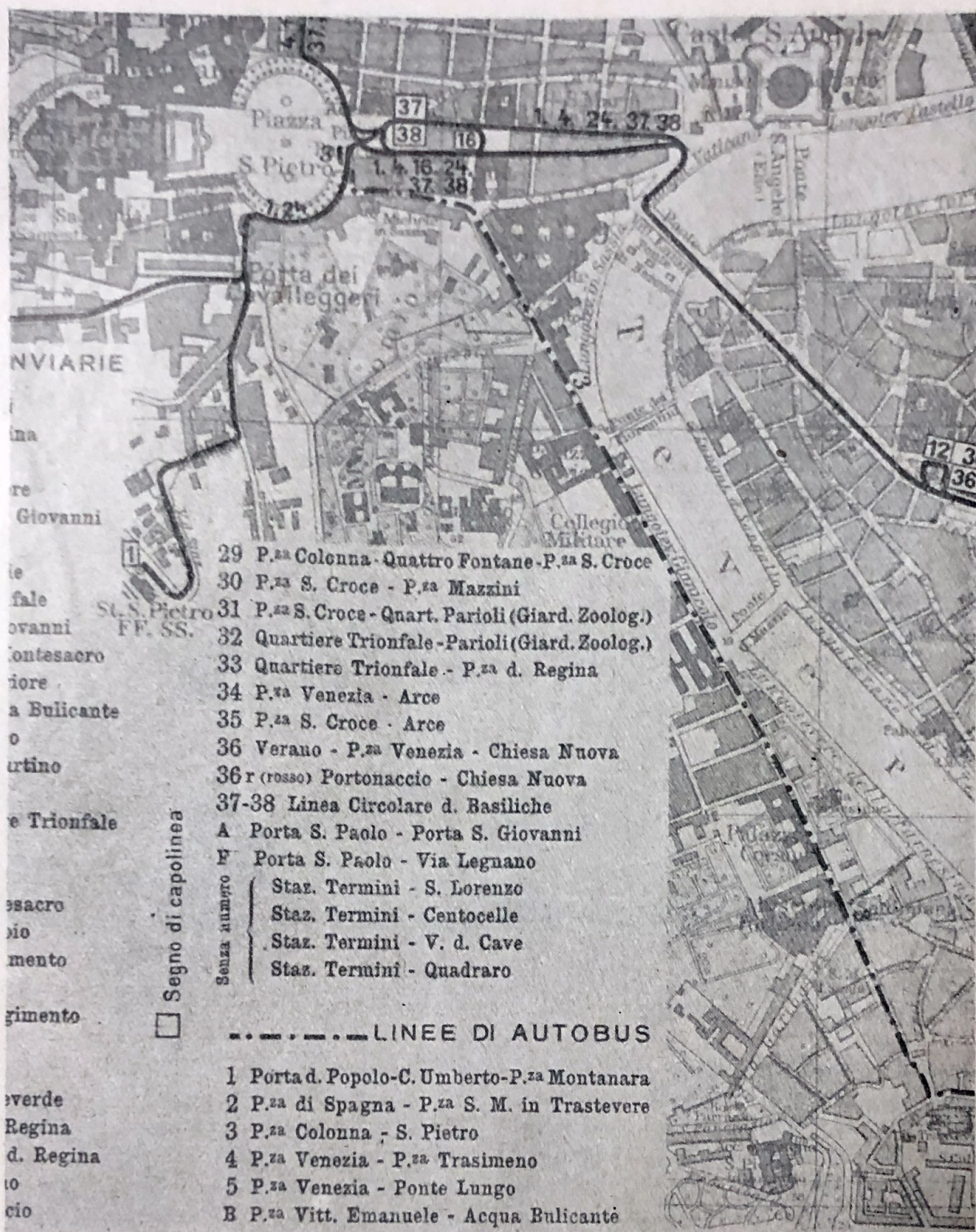
l'aeroplano e riveduti in luogo. Certo non tutti i dubbi che si affacciano nel disegnare rovine poterono essere superati con documentazione sempre sicurissima in ogni dettaglio.

La *Via Appia* nella Guida di Roma. Strade e curve di livello sono nella Guida in bistro, acque in turchino, fabbricati moderni in bistro, antichità in nero. Questa riproduzione rende abbastanza bene però l'originalità e l'importanza dell'illustrazione che nella Guida è di perfetta chiarezza. La cartina accompagna dal Viale Baccelli all'arco detto di Druso e alle Mura Aureliane, al bivio di *Domine Quo Vadis?*, alle catacombe di S. Callisto e a Cecilia Metella ove si arresta l'autopubblica, poi fino a Casal Rotondo. Vi è l'indicazione dei miliari romani e dei chilometri; tutte le antichità, per il loro richiamo al testo, non rimangono anonime ma sono perfettamente identificabili. È la prima di una guida-carta fatta così.

Questa *Roma col suo suburbio* è una cartina riprodotta qui come consente la fotografia ma che va immaginata nella bellezza con cui compare nella Guida di Roma: fabbricati in nero o grigio, curve di livello in bistro, acque in turchino. La si studi un po' da Montesacro a Monteverde, da Monte Mario a Porta Furba e si vedrà quale meraviglia di schematizzazione e di aggiornamento! Cartina piccola ma preziosa pel turista, come orientamento sommario.

Distinguere il rudere realmente visibile da quello che si perde nel suolo delimitandolo con nettezza e selezionandolo da quello che l'archeologo ritiene debba esistere, e che in-

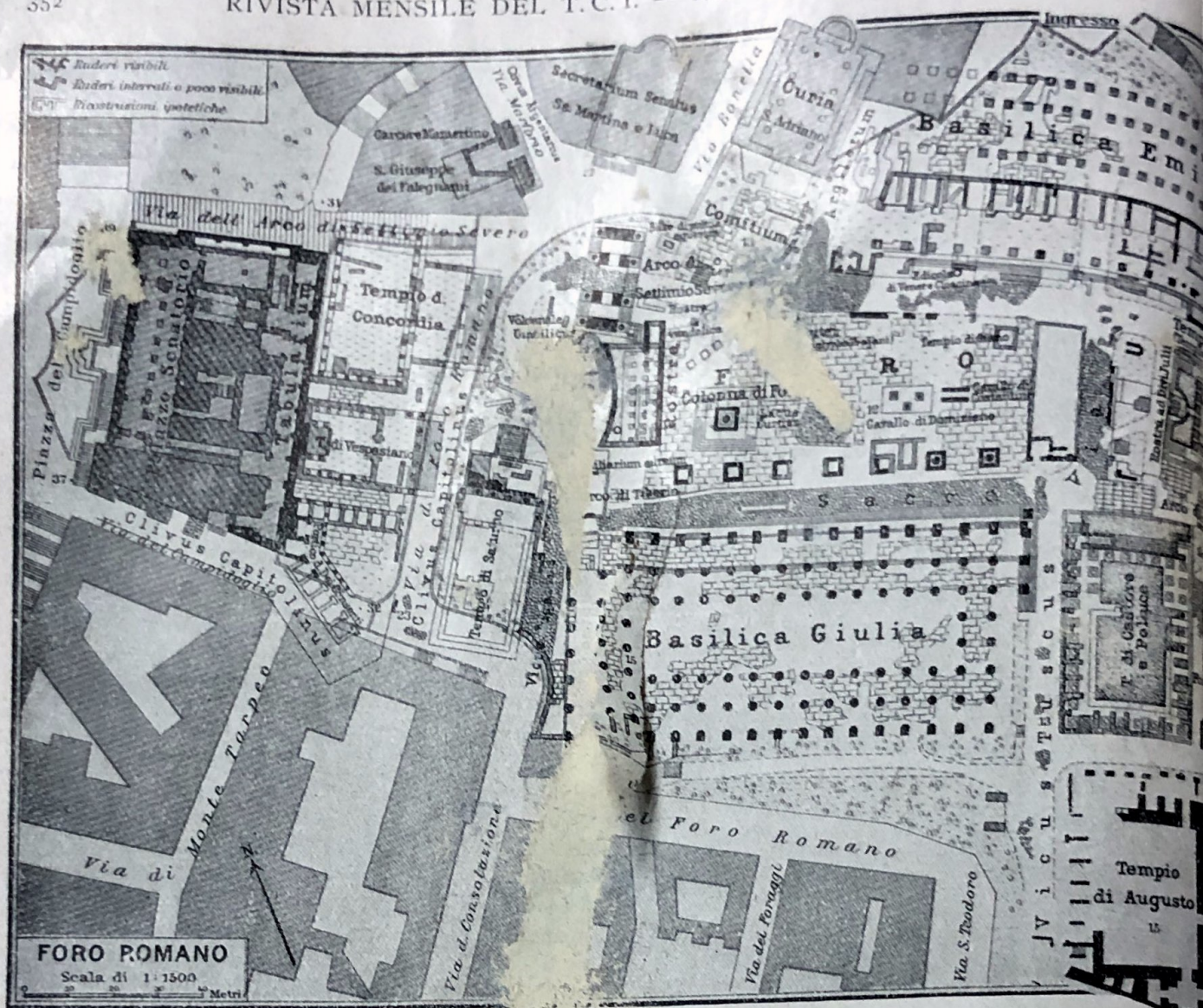
Un piccolo tratto della *Pianta di Roma* (in scala 1 : 12.000) riprodotta dall'originale in 9 colori. Come si comprende, se l'originale è chiarissimo, la riproduzione fotografica è forzatamente assai imperfetta e confusa. Scopo della presentazione è di mostrare l'interesse della pianta, specie in rapporto al suo rovescio qui a fianco rappresentato.

gombra e confonde il turista, non è sempre possibile. Ma noi siamo andati assai vicino all'esattezza e d'altronde una prossima edizione correggerà le mende che ci verranno segnalate o che troveremo noi stessi.

Le basiliche, i musei, non potrebbero con maggior cura e larghezza essere presentati nella Guida. Alcuni monumenti sono anche sezionati, quando la chiarezza lo impone. A pag. 347 di questa Rivista un Castel Sant'Angelo spiega, a titolo d'esempio, come si possano esprimere con sufficiente evidenza tutte le particolarità complicate dei diversi piani del gran torrione. I numeri servono di richiamo alla didascalia e al testo; la visita riesce così sempre facile sebbene, com'è no-

Ecco il *verso* dello stesso tratto di pianta di Roma rappresentato qui a fianco. Scopo: mettere in evidenza la rete tranviaria e d'autobus. Tutto l'abitato è in tinta pallida, ma si riconosce subito essendo nel *verso* della corrispondente parte della pianta. La rete tranviaria è in grossa linea turchina coi numeri di linea lungo il percorso. Sboccando da vie laterali ai trams si vedono i loro numeri e nei fianchi della carta stessa l'itinerario sommario (che nel testo è dato più completamente). La carta permette perciò di sapere a colpo d'occhio che tram si deve prendere e di seguirne sulla pianta i percorsi, a Roma così interessanti.

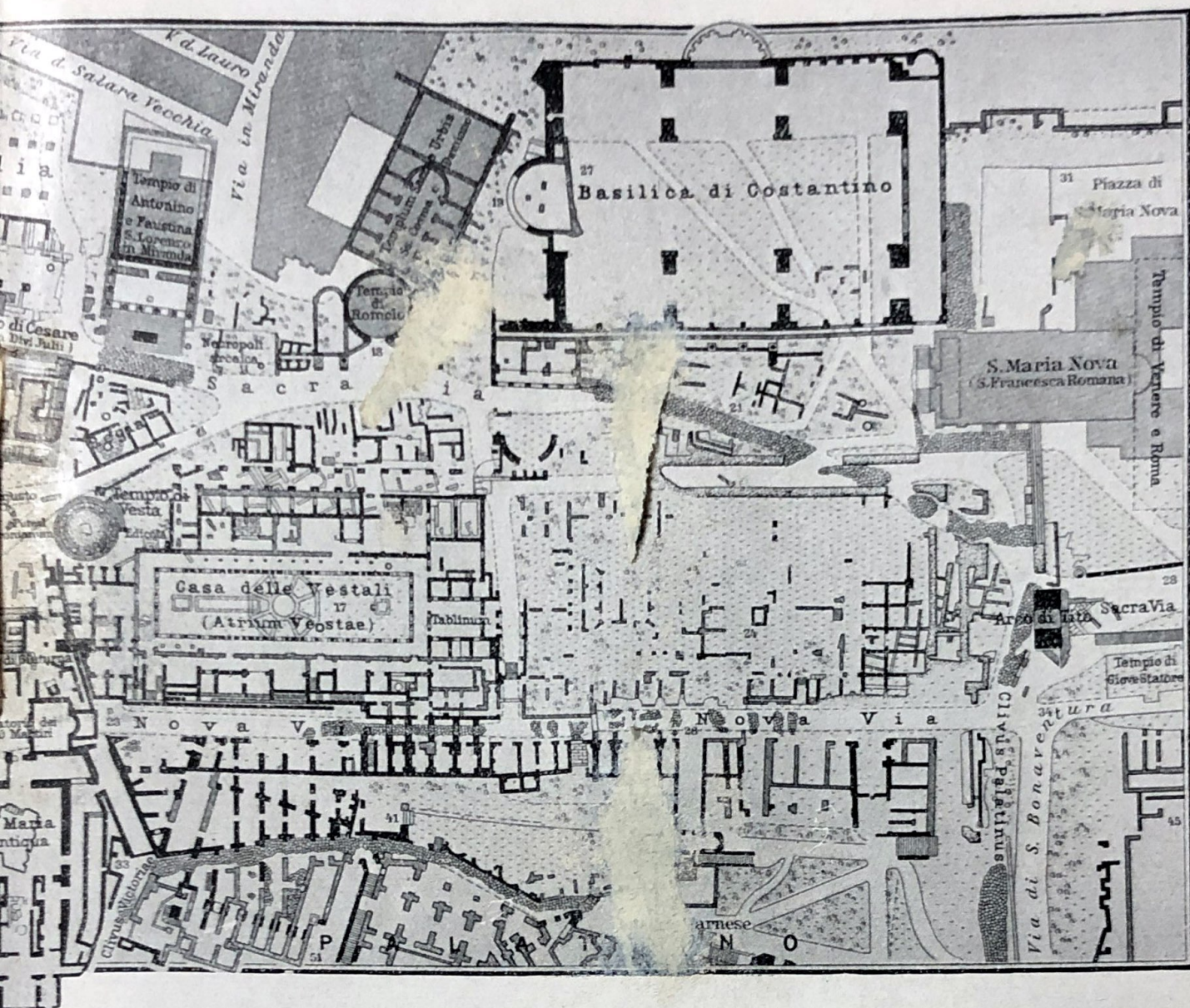
to, l'itinerario del pubblico domenicale sia in parte diverso da quello dei giorni non festivi.

Alcune carte sono assolutamente originali o per la forma adottata, ad esempio quella delle antiche Mura di Roma (coi dati forniti dal prof. Mancini), o perchè non potevansi prima d'ora far così, poichè solo d'adesso sono le cose rappresentate. Tali i sotterranei di S. Sebastiano, Santa Maria Antiqua quale si presenta ora, il Museo Petriano testè inaugurato e altre.

Altre non sono originali pel rilevamento

Il *Foro Romano* nella Guida di Roma (qui in grandezza ridotta e, naturalmente, come lo può dare una riproduzione fotog
con fotografie da aeroplano. Questa riproduzione dà un'i

ma per la loro assoluta novità pel pubblico, essendo fino ad ora conosciute solo in un ristrettissimo ambiente di studiosi. Tali le catacombe di S. Callisto e quelle di Commodilla. Queste due piante non hanno un interesse pel turista nel senso che questi possa usarle per dirigersi negli ipogei, poichè si è sempre accompagnati nella visita, ma come eloquente spiegazione della poco nota struttura dei cimiteri cristiani sotterranei e della immensa loro estensione. In diversi colori sono rappresentati il primo, secondo, terzo, quarto piano degli interminabili cunicoli, e i monumenti contenutivi, le ostruzioni per le frane, gli arenari ecc. Le due bellissime carte poterono essere riprodotte nella nostra Guida per gentile concessione della benemerita Commissione di Archeologia Sacra di Roma.

Ma la principale carta è la pianta generale di Roma, alla quale abbiamo dedicato cure infinite. È al 12.000; del centro della città vi è però nel volume anche una carta speciale a 1 : 8500. Il piano al 12.000 è diviso in tre strisce di cent. 52 per 15. L'esecuzione grafica è perfetta per chiarezza e finezza; armonioso l'insieme dei colori. L'aggiornamento, difficilissimo per la capitale in divenire continuo più d'ogni altro centro d'Italia, fu curato allo scrupolo. Naturalmente la riproduzione a pag. 350 è poco chiara perchè la fotografia confonde i colori.

Ma una novità, che sarà graditissima per la praticità incontestabilmente preziosa, è che il *verso* di ciascuna striscia porta la ripetizione della pianta com'è nel *recto*, ma in tinta pallida, mentre vi è resa preminente,

...fica di un piano in 5 colori). È eseguito sui piani della Soprintendenza agli scavi, aggiornata per il Touring e perfezionata ...a dell'importanza della figurazione di antichità nella Guida.

in grosse righe turchine fortemente accentuate, la rete dei trams e degli autobus. Ogni linea porta ripetuto più volte lungo il proprio sviluppo il rispettivo numero, tanto che quando, usando il *diritto* della pianta si arriva a una linea di tram segnatavi in riga sottile rossa e su quella linea si vedono correre vetture con vari numeri, non c'è, per sapere dove vanno e quale scegliere, che guardare nel rovescio della pianta per leggervi tali numeri e, in una tabellina a fianco, il percorso di ciascuna linea. Così è facilissimo usare i trams di tutta Roma, vincendo la complicazione degli intrecci. La riproduzione a pag. 351 del rovescio della pianta, dà — presso a poco, come poteva consentire il falso valore fotografico dei colori — la sensazione sommaria del provvedimento grafico.

La pianta di Roma non sarà rilegata nel volume; sarà un fascicoletto a parte in una semplice copertina insieme all'indice delle vie, delle piazze, delle chiese, dei monumenti, dei palazzi, dei musei ecc. i quali nomi sono ben 1869 ed hanno tutti il richiamo al quadratello numerato della pianta in cui si trovano. Avere separata la pianta dal volume vuol dire una spesa maggiore di 64.000 lire (ciò che può sorprendere; ma quel benedetto moltiplicatore di 320.000 giuoca dei brutti scherzi); tuttavia la grande comodità dell'uso ci ha fatto sorpassare al sacrificio economico.

***

Tutte le carte della Guida di Roma furono stampate dalle Officine Ricordi e C. di Mila-

La gita ad *Ostia* è illustrata da questa cartina, di cui qui alla meglio si può ricostruire con un po' di sforzo di immaginazione la chiarezza: antichità e itinerario attraverso gli scavi in rosso, acque in turchino, orografia in grigio, situazione in nero, terreni in bistro chiarissimo. La nuova ferrovia di Ostia è bene in evidenza, l'itinerario nella città morta è in relazione al testo accuratissimo.

no, in macchine rotative *Offset* mono o bicolori. È doveroso di tributare qui un elogio alla Ditta che all'uopo ha affrontato impegni non lievi d'impianto di macchine, e in particolare al cav. Manolo Ricordi, cui è affidata la direzione tecnica del grandioso stabilimento, il quale ha saputo trarre dalle macchine, magnifiche ma di uso assai difficile, risultati veramente commendevoli. Perciò fu necessario addestrarvi con amore, costanza e sacrificio di prestazioni personali intelligenti, una maestranza desiderosa di distinguersi nel nuovo arringo ma che non era facile di indirizzare a così delicati lavori. I Soci potranno fra poco giudicare la perfezione raggiunta con queste rotative, dalle quali all'estero si ottengono già cose straordinarie e che per la prima volta in Italia hanno dato risultati tanto buoni per la stampa cartografica come quella del nostro nuovo volume. Ci piace di constatare qui che se a questo progresso tecnico si è giunti in Italia lo si deve un po' anche al Touring, che ha propugnato e propugna strenuamente presso i nostri industriali grafici l'introduzione di queste nuove macchine, destinate fra qualche anno a detronizzare tutte le altre, poichè esse stampano comodamente diecimila copie (ventimila se bicolori) nel tempo in cui le ordinarie macchine piane, a parità di finezza di lavoro, ne dànno scarsamente tremila.

E per finire: l'impianto delle carte del volume « Roma e dintorni » compiuto tutto nel nostro Ufficio Cartografico sotto l'abile direzione del nostro Capo cartografo cav. Pietro Corbellini, è costato più di centomila lire. Dico l'impianto, perchè il costo di carta e stampa è così grave che lo taccio.... per non spaventare. Ma i Soci facciano molta propaganda, diventino un esercito sempre più numeroso: suddividendo le spese, il bilancio tornerà ancora, come sempre. Mai aver paura quando trecentomila Soci sono altrettanti amici che si dispongono tutti a far crescere la grande famiglia!

L. V. BERTARELLI.

PIGRIZIA, ATTIVITÀ

PERCHÈ il Touring non ha un milione di Soci?

Mah! C'è da restarne a bocca aperta. Quando *tutte*, senza eccezione, le classi sociali trovano nel proprio seno 300.000 individui che ravvisano la convenienza morale e materiale di inscriversi in un Sodalizio, vuol dire che l'esserne partecipi non è atto di solitari o d'eccezione: non vi sono 300.000 solitari! E allora non si vede bene perchè il numero dei membri di quel Sodalizio non sia enormemente più grande.

Per verità se tutti quelli che si fecero Soci del Touring fossero rimasti nella gran Famiglia e nessuno se ne fosse staccato salvo che per motivi insuperabili, il Touring avrebbe ora più di mezzo milione di Soci.

Perchè dunque soltanto 300.000?

Nove volte su dieci la pigrizia al rinnovo annuale è la causa del distacco. L'oblio di quel 15 di novembre statutario, la noia di quel 31 di dicembre, che è già una incresciosa data di ritardatari, l'abulia mortificante del primo, del secondo, del terzo mese, la vergogna, talora, del quarto e del quinto, ed ecco il Socio sfumato. Pace a lui (che può tornare) e maledetta la pigrizia!

***

Il rimedio voi lo conoscete bene. Finchè il Concorso Brioschi non sia giudicato e da uno dei 177 concorrenti non ci sia dato quel breve ed energico « Manuale della volontà » che saprà autoimporre a ciascun Socio la rinuncia annuale alla pigrizia, il Touring rimane debole di fronte al fatidico 15 novembre, al noioso 31 dicembre, agli abulici mesi seguenti. E il rimedio sovrano resta sempre il passaggio da Socio annuale a vitalizio: meschino sborso che mette l'animo, vita natural durante, in pace e letizia.

Quasi ventiquattromila Soci in due anni hanno fatto il passettino che dalla riva franosa dell'incertezza li ha portati al di qua del fosso nel porto sicuro, nella fortezza dei fedelissimi del Touring, ove si custodiscono con tranquillità le polveri asciutte non solo per le battaglie di oggi ma altresì per quelle del domani.

Ventiquattromila volontari nei due anni, sono però assai pochi, a nostro giudizio. Centri piccolissimi ebbero iscrizioni così numerose che dimostrano l'elasticità possibile di questa propaganda che il Consiglio fa con persistenza, che molti Soci assecondano con attività vivace, riscontro confortante alla deplorata pigrizia di altri.

Lavorate anche quest'anno per la buona causa, o propagandisti amici! Non è, ora, aperta in Roma un'Esposizione grandiosa, della quale troppo tacciono i giornali — l'Esposizione missionaria — la quale testimonia un mirabile slancio dell'uomo civile e pensatore, in tutto il mondo, per diffondere l'idea cristiana? Ebbene, in un mondo più piccolo, per un'idea pur nobile, per scopo più modesto ma degno, quale è la elevazione del Paese, che con la sua opera il Touring persegue indefessamente, lavorate con animo aperto, con fede nella bontà dell'opera vostra anche quest'anno o cooperatori propagandisti. La soddisfazione della riuscita vi arriderà. È non ventiquattromila vitalizi in due anni dovrebbe iscrivere il Touring nel suo albo gigantesco, ma in un anno solo. E chissà, perchè non di più?

***

Il buon seme da voi gettato avrà un triplice premio. Il maggiore: la persuasione vostra d'aver fatto opera utile alla Patria; l'altruista d'avere aggiunto un granello alla felicità degli amici indotti in tentazione; l'egoistico — sì anche questo — di esservi assicurato un premio alle vostre piccole fatiche.

Un premio: anzi, più premi, a scelta: piccoli o grandi (1). Chi non vuol viaggiare a conto del Touring in ferrovia o in auto, chi invece vuol studiare il Paese a tavolino, presenti tre Soci vitalizi di nuova iscrizione o passanti da annuali a vitalizi — compreso sè stesso, se vuole, per dare il buon esempio — ed avrà subito la **collezione completa dei 59 fogli della magnifica "Carta d'Italia al 250.000" del T.C.I.**, consegnatagli a Milano. Se ne presenta quattro, la Carta viene spedita franco di porto in Italia e Colonie oppure data a Milano in elegante cartella. Se ne presenta cinque la cartella è spedita franco Italia e Colonie. E così ecco in cambio di tre o quattro o

(1) Vedi per questi e gli altri le modalità a pag. 425 di questo stesso fascicolo.

cinque sia pur distintissimi e ottimi Soci... tutta Italia. Si può essere più fortunati di così?

Se rinuncia alla Carta, lo zelante e vero amico del Touring può scegliere di concorrere con altrettanti punti quanti i gruppi di tre Soci presentati all'estrazione di **30 premi da 500 lire,** che impiegherà in un viaggetto o come meglio turisticamente gli piacerà.

Poi vi saranno dei premi di « massimo ». Bisogna pur riconoscere il merito maggiore, che non è più relativo ma assoluto. A questi pionieri che avranno più dissodato terreno duro, il nostro concorso turistico dev'essere più riconoscente. Sono per essi stabiliti **10 premi da mille lire e uno da cinquemila,** che non saranno sorteggiati ma andranno di diritto ai maggiori presentatori. E infine....

Infine i propagandisti potranno pur avere un riconoscimento *up to date,* qualche cosa che risponda al più vivo desiderio moderno dei Soci del Touring. E sul desiderio non c'è da discutere, sappiamo tutti che è l'automobile.

L'automobile? Vi sarà un'automobile come premio di propaganda? Un momento: noi non pensiamo che il desiderio unanime dei Soci del Touring possa essere quello dei Soci privilegiati per fortuna, che sognerebbero una 50 o una 100 cavalli per fare i 120 all'ora, non importa con qual dispendio... e con qual sugo.

Noi ci riferiamo qui alla quasi unanime aspirazione alla vetturetta utilitaria, quella che risponde al bisogno di quasi tutti; che il proprietario guida da sè, che consuma una inezia di gomme e di benzina, che serve a tutti gli usi professionali, che negli Stati Uniti d'America conta forse per 14 milioni sui quindici in circolazione, e che nella Francia tanto più simile dell'America al nostro paese, ha conquistato un alto posto e va ogni giorno più salendo nella statistica proporzionale dei vari tipi di vettura.

Ma dunque vi sarà anche una vetturetta in palio?

Una? Non una, ma **quattro vetturette automobili.**

Una Casa di fama mondiale — la Citroën — sta costruendo a Milano, sopra un'area vastissima, un imponente stabilimento per fabbricarvi le sue vetturette. Finalmente sta per essere appagato il voto del Touring che qualcuno cominci una buona volta a mettere sul mercato una vetturetta utilitaria nel vero senso della parola: non il giuocattolo che vuol scimmiottare nel lusso e nei particolari la grande vettura, nè quello che è una motocicletta camuffata, ma una vetturetta studiata e costruita per essere la tipica vetturetta d'uso di tutti. È ben noto che la Citroën ha in Francia uno degli stabilimenti più importanti, dedicato alla produzione di questo tipo di vetturette, che va ora diffondendosi dappertutto, dopo le sue conquiste sul mercato nazionale.

Le caratteristiche tecniche della Citroën sono: Motore quattro cilindri monoblocco 55 × 90, cilindrata 850 cmc. Testa del cilindro smontabile. Regime normale 2100 giri. Collaudata per 11 HP. Potenza effettiva 11 HP. Carburatore Solex. Accensione per magnete. Raffreddamento ad acqua. Frizione a disco unico regolabile. Cambio di velocità a doppio treno *balladeur:* 3 velocità e retromarcia. Dinamo collocata all'estremità anteriore dell'albero motore. Motore d'avviamento in presa diretta con la corona del volano. Trasmissione a cardano con un sol giunto a disco flessibile e dispositivo per la registrazione dell'albero. Ponte posteriore oscillante con tubo di reazione. Differenziale con ingranaggi a *chevron* « Citroën ». Due freni, uno sulle ruote posteriori e uno sul differenziale con tamburi di grandi dimensioni. Direzione irreversibile a vite senza fine con settore dentato. Cinque ruote gommate 715 × 115. Carreggiata metri 1.20. Interasse m. 2.25.

Queste vetturette naturalmente rispondono a tutti i bisogni turistici comprese le più aspre salite. La velocità è di 60 km. all'ora e il consumo (udite, udite!) di 5 litri di benzina per 100 km.

Quattro di queste magnifiche macchine sono messe in palio e verranno estratte a sorte fra tutti i Soci i quali avranno presentato tre Soci vitalizi (o passaggi-vitalizi) e con altrettanti numeri quanti gruppi di tre Soci. E s'intende che questi premi andranno, se la sorte favorisce, in aggiunta ai premi di massimo.

***

E adesso all'opera: vi sorregga, o lavoratori del Touring, il pensiero dell'opera patriottica a cui vi accingete. E se la fortuna anche vi sarà benigna, riconoscerete nella chioma afferrata i fili d'oro di cui si tessono le italiche speranze del nostro Sodalizio.

L. V. BERTARELLI.

LE VICENDE DELLA FACCIATA DEL DUOMO DI CREMONA

FIG. 1.

Fra le imponenti cattedrali lombarde la più dimenticata dai turisti, pur dagli studiosi, è la cremonese, posta in uno scenario meraviglioso di edifici dell'età comunale. Il Duomo ed il vicino Torrazzo, fra loro collegati da una loggia a due ordini, occupano tutto il lato orientale della vasta pittoresca piazza. La pianta del duomo, quasi a croce greca, ha dato adito agli architetti di creare tre bellissime facciate: le due laterali in cotto, severe e gentili nelle trine e nei ricami delle immense finestre, la principale in marmo.

Certamente, sullo stesso luogo, sorgeva, prima del mille, una chiesa.

Nel 1107 l'edificio è quasi completamente rifatto; ma dopo pochi anni (1116) un disastroso terremoto lo fa ruinare.

Verso la metà del sec. XII si intraprendono i lavori di ricostruzione dando alla nuova cattedrale l'aspetto basilicale a tre navate. Da un sigillo del sec. XIII, conservato nel Museo Civico (fig. 1), possiamo ricavare come fosse la fronte verso la piazza.

Verso la fine del secolo i Cremonesi già pensano ad ampliare il loro duomo. Intorno al 1260 si erano iniziati i lavori per innalzargli accanto, a sinistra della facciata, il famoso Torrazzo; e prima del 1300 tutta la parte in cotto di questo potevasi dire ultimata. La porta maggiore ebbe il suo protiro ad arco acuto con la loggia trifora a tabernacolo, e lungo la facciata, a collegare le due costruzioni, fu elevato un portichetto, forse, in legname. Un altro sigillo comunale del principio del secolo XIV ci mostra questo stadio (fig. 2). La guglia meravigliosa della torre noi dobbiamo, più propriamente, assegnare alla metà del secolo XIV.

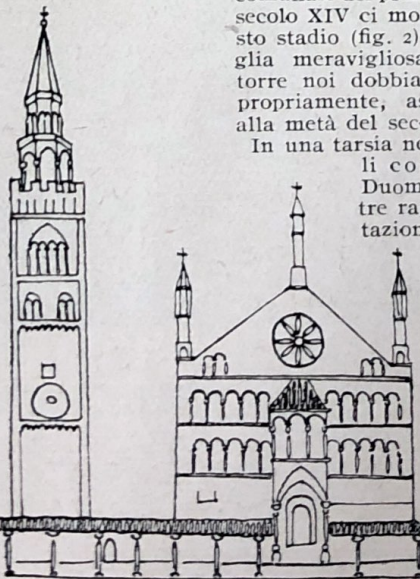



FIG. 3.

In una tarsia negli stalli corali del Duomo, fra altre rappresentazioni di edifici del ducato milanese, noi possiamo vedere quale aspetto presentassero la facciata ed il Torrazzo nella seconda metà del quattrocento. Intorno alla fine di quel secolo il portichetto in legname fu sostituito con le bellissime logge della Bertazzola tuttora esistenti benchè solo in parte. Dal 1491 la facciata s'avvia a prendere l'aspetto odierno. In tale anno Alberto da Carrara rifà la parte superiore rispettando dell'antico le due torricelle estreme in cotto.

FIG. 2.

Nel 1508 l'architetto scultore Pietro da Rho conduce a fine i lavori aggiungendovi sul culmine il lanternino.

F. R.

(fot. di M. Girardelli, Udine)

VISIONI DI BELLEZZE TURISTICHE

Una valle romita all'estremità settentrionale del mondo Dolomitico è quella di Braies Vecchia (Alt Prags) che sbocca in Pusteria fra Villabassa e Monguelfo, riunendosi a Braies di fuori (Ausser Prags) con la valle di Braies di dentro in cui trovasi l'ormai famoso Lago di Prags. È una valle ricchissima di boschi ma che ha anche magnifici sfondi panoramici: nella fotografia superiore vedesi il Dürrenstein, nell'inferiore la Croda Rossa. Il punto più frequentato della vallata sono i Bagni di Braies, alcalino magnesiaci, a m. 1383 sul mare.

LA NOSTRA MARINA MERCANTILE NEL 1924

Il 1924 fu un buon anno per la nostra marina mercantile! Oltre all'entrata in servizi[illegible] dei due transatlantici *Nazario Sauro* ed *Am[illegible]iraglio Bettolo* — che saranno seguiti pr[illegible]o dal *Leonardo da Vinci* — varie unità do[illegible] di mezzi moderni, scesero dagli scali dei [illegible]i cantieri, accrescendo sensibilmente [illegible]leo delle navi rispondenti alle esigenz[illegible] tra[illegible]fici moderni.

Buone li[illegible] furono migliorate: come le linee dell'[illegible]lia e dell'Africa dell'ovest, alimentando [illegible] correnti non indifferenti di scambi, esc[illegible]ate per il passato dalle bandiere tedesca ed inglese.

I nostri armatori dimostrarono di essere veramente alla pari dei colleghi dell'estero nello svolgere la loro attività ed è con vera soddisfazione che oggi sappiamo esservi dei nostri ottimi vapori da carico naviganti lontano dalla patria, tra porti esteri a guadagnare buoni noli.

È puerilità l'affannarsi a dimostrare che la marina straniera si assicura, a danno della nostra, una buona quota del nostro commercio marittimo; vuol dire che i nostri armatori avranno maggior agio di accaparrarsi dei noli lontano dai nostri porti. L'importante è che i bastimenti viaggino ed incassino l'oro che noi paghiamo, per andare alla moda, agli stranieri; sarebbe dannoso invece se stessero all'ancora!

L'industria delle demolizioni ha svolto anch'essa una sensibile attività, demolendo a diecine i piroscafi vetusti ed antieconomici, in gran parte provenienti dall'estero, fornendo notevoli quantità di materiale alle ferriere nazionali.

Infine il 1924 porta con sè la decisione presa da nostre Compagnie di costruire quattro grossi transatlantici, che apporteranno nuovo lustro alla nostra bandiera ed ai nostri stabilimenti navali.

***

In base alle statistiche trimestrali del « Lloyd's Register of Shipping » l'attività produttiva dei nostri cantieri sarebbe la seguente:

al 30 settem. 1923	piroscafi in costruz.	41	tonn. stazza	14[illegible].423
al 30 giugno 1924	»	33	» »	127.7[illegible]2
al 30 settem. 1924	»	37	» »	132.457

Per il naviglio in disarmo si avrebbero i seguenti dati:

Gennaio 1923	tonn.	stazza	lorda	472.000
Luglio 1923	»	»	»	559.000
Gennaio 1924	»	»	»	427.000
Luglio 1924	»	»	»	262.000

Al 30 giugno 1924 la nostra marina disponeva di:

971 piroscafi per complessive tonn. 2.718.606 di stazza lorda.

Ciò premesso ecco le maggiori variazioni avvenute nel 1924.

Aumenti.

I. — NUOVI PIROSCAFI ENTRATI IN SERVIZIO DI COSTRUZIONE NAZIONALE

a) TRANSATLANTICI.

Nazario Sauro, dislocamento tonn. 12.000, velocità oraria nodi 15,5. Costruzione: Sestri Ponente; Ansaldo. Armatore: Società « La Transatlantica Italiana ».
Ammiraglio Bettolo, idem, idem.

b) VAPORI MISTI E DA CARICO.

Crispi, stazza netta tonn. 3500, velocità oraria nodi 10,5, portata tonn. 8000. Costruzione: Livorno; Fratelli Orlando.
Faleria (motonave), stazza netta tonn. 3500, velocità nodi 10,5, portata tonn. 8300. Costruzione: Spezia; Ansaldo San Giorgio. Armatore: Soc. di Nav. « Roma ».
Salvore, stazza tonn. 5850/2630, lungh. m. 123,40, 2700 HP, portata tonn. 9000. Costruzione: Trieste. Armatore: « Navigazione Libera Triestina ».
Isarco, idem, idem.
Edda (frigorifero), idem, idem.
Ferento, stazza netta tonn. 3500, velocità nodi 10,5, portata tonn. 8100. Costruzione: Cornigliano Ligure; Cantieri Savoia. Armatore: Soc. di Nav. « Roma ».
Lanuvio (motocisterna), lungh. m. 119,90, stazza tonn. 6200/3640, portata tonn. 8300. Costruzione: Spezia; Ansaldo San Giorgio. Armatore: Soc. di Nav. « Roma ».
Casaregis, lungh. m. 124,60, stazza lorda tonn. 6300, 250c HP., portata tonn. 8900. Costruzione: Sestri Ponente; Ansaldo. Armatore: Soc. « Transatlantica Italiana ».
Caffaro, idem, idem.
Giuseppe, stazza lorda tonn. 583. Costruzione: Andora.

II. — PIROSCAFI ENTRATI IN SERVIZIO DI COSTRUZIONE ESTERA.

VAPORI DA CARICO.

Aisne, stazza netta tonn. 3163 (ex *Ferd. Ladtz*).
Lerici, stazza netta tonn. 4029.
Pertusola, stazza netta tonn. 900 (ex *Angela*).
Gabriello Carnazza, stazza netta tonn. 1100.
Sorriso, stazza netta tonn. 3149, costruito nel 1901.
Nafta (cisterna) stazza netta tonn. 1200 (ex *Heliotis*).
Italiano stazza netta tonn. 1320 (ex *Rion*).
G. F. Gibaldi, stazza netta tonn. 2400 (ex ingl. *City of Bruxelles*).
Simeto, stazza netta tonn. 1558.
Eurosia, stazza netta tonn. 567.
Fede, stazza netta tonn. 2458.
Fasana, stazza netta tonn. 884.
Ambro, stazza netta tonn. 7[illegible]6 (ex *Dobitcha*).
Santa Lucia, stazza netta tonn. 110.
Augusta, stazza netta tonn. 1040 (ex *Falkenberg*)
Oreto, stazza netta tonn. 505.
Nautilus, stazza netta tonn. 994 (ex *Petrograd*).
Antartico, stazza netta tonn. 3900 (ex ingl. *Cufic*).
Artico, stazza netta tonn. 3900 (ex ingl. *Tropic*).
Alleanza, stazza netta tonn. 1327.
Aquitania, stazza netta tonn. 2970 (ex ingl. *S. E. Calvert*).
Arturo Serena, stazza netta tonn. 840.
Pasquale Romano, stazza netta tonn. 1883.
Bianca Bianchi, stazza netta tonn. 740.
Vega, stazza netta tonn. 4200.
Pensilvania (cisterna), stazza netta tonn. 3637.
Cesare (cisterna), stazza netta tonn. 105 (ex *Maria Birch*).
Raffaello, stazza netta tonn. 2527.
Sic vos non vobis, stazza netta tonn. 3516.
Sacro Cuore, stazza netta tonn. 860.
Operosità, stazza netta tonn. 3300 (ex *Urbana*).
Angiolina R., stazza netta tonn. 5200 (ex *Virginia Dollar*).
Marco, stazza netta tonn. 2400 (ex *Capac*).
Persiano (cisterna), stazza netta tonn. 2490 (ex *Kura*).

Concludendo, gli aumenti di naviglio a vapore nel 1924, tenendo presente le maggiori unità, possono così riepilogarsi:

Nuovi piroscafi di costruzione nazionale	Transatlantici . .	N. 2
	Carico e misti . .	» 10
Piroscafi di costruzione estera	Carico e misti . .	» 34
	in totale unità	N. 46

Diminuzioni.

PIROSCAFI RADIATI DALLA FLOTTA MERCANTILE.

a) PER SINISTRI MARITTIMI.

Tasmania (carico), stazza netta tonn. 2496. Sinistro: affondato al largo di Ouessant (Bretagna).
Mutlah (carico), stazza netta tonn. 2156, costruito a Glasgow nel 1907. Sinistro: affondato al largo di Capo Paliferno (Sicilia).
Verona (carico), affondato nel Golfo di Guascogna.
Isonzo (carico), stazza netta tonn. 88, costruito nel 1907. Sinistro: affondato per collisione a Paderna (Costantinopoli).
Feronia (carico), stazza netta tonn. 1851. Sinistro: affondato al largo de le Havre.
Monte Pasubio (carico), stazza netta tonn. 4072, portata tonn. 10.750, costruito nel 1919 a Chepstow. Sinistro: naufragio nelle coste del Mare de la Plata.
Aurania (carico), stazza netta tonn. 2180, portata tonn. 5950, costruito nel 1899 a Sunderland. Sinistro: affondato al largo di Ouessant (Bretagna).
Orion (carico), stazza netta tonn. 296. Sinistro: affondato al largo dell'isola del Tino (La Spezia) per collisione con il piroscafo olandese *Borneo*.
Zovetto (carico), stazza netta tonn. 3157, portata tonn. 8130, costruito nel 1919 a Newcastle on Tyne: Sinistro: naufragato ed abbandonato.
Valdarno (carico), stazza netta tonn. 3174, costruito nel 1919 a Glasgow, portata tonn. 8400. Sinistro: incendiato ed abbandonato.

b) PER VENDITA AD ARMATORI ESTERI.

Gabriella (carico), stazza netta tonn. 848. Acquirenti: Persiani.
Capo Gallo (carico), stazza netta tonn. 824, costruito nel 1879 a Whithaven. Acquirenti: Turchi.
Milazzo (carico), stazza netta tonn. 3389, portata tonn. 8130, costruito nel 1917 a Glasgow. Acquirenti: Inglesi.
Michelangelo (carico), stazza netta tonn. 1534, portata tonn. 3750, costruito nel 1895 a Sunderland. Acquirenti: Jugoslavi.
San Remo (ex argentino *O' Coronel*) (misto), stazza netta tonn. 853. Acquirenti: Turchi.
Gregorio (carico), stazza netta tonn. 3000. Acquirenti: Brasiliani.
Albaro (misto), stazzza netta tonn. 1761, costruito nel 1890 ad Amburgo, portata tonn. 4000. Acquirenti: Cileni.
Marcantonio Bragadin (carico), stazza netta tonn. 100, portata tonn. 230, costruito nel 1912 a Papendrecht. Acquirenti: Portoghesi.
Proteo (carico), stazza netta tonn. 2441, costruito nel 1900 a Newcastle, portata tonn. 6060. Acquirenti: Greci.
Eros (carico), stazza netta tonn. 1761, costruito nel 1899 a Sunderland, portata tonn. 5000. Acquirenti: Spagnoli.
Margheb (carico), stazza lorda tonn. 4573, portata tonn. 7250, costruito nel 1895.
Lilla Ricci (carico), stazza lorda tonn. 321, portata tonn. 500, costruito nel 1918.
Delia (carico), stazza netta tonn. 3400. Acquirenti: Giapponesi.

c) PER DEMOLIZIONE.

Savona (carico), del 1895.
Fides (carico), del 1880.
Enrichetta (carico), del 1891.
Alessandro A. (car.), 1893.
Cilicia (misto), del 1892.
Tracia (misto), del 1893.
Egadi (misto), del 1872.
Espero (carico), del 1882.
Nitor (carico), del 1881.
Riviera (carico), del 1861.
Dina Accame (carico), del 1918 (legno).
Africana (carico), del 1898.
Galvani (misto), (ex ungh. *Adria*) del 1880.
Stoppano (m.), (ex ungher. *Tisza*) del 1879.
Volta (misto), (ex ungher. *Zichy*) del 1884.
Pegli (carico), del 1890.
Cotrone (car.), 1920 (legno).
Maria Madre (car.), del 1878.
Ilaria (in legno), del 1918.
Vacuna (in legno), del 1918.
Vibilia (in legno), del 1918.
Itonia (in legno), del 1918.
Circe (carico), del 1891.
Esperia (misto), del 1894.
Sicania (carico), del 1903.
Vega (carico), del 1895.
Leon Pancaldo, del 1890.
Eolo (misto), del 1836.
Cornelia (carico), del 1875.
Josto (misto), del 1899.
Zenzon (car.), 1918 (legno).
Bersagliere (car.), del 1873.
Operosità (carico), del 1877.
Antonio (carico), del 1893.
Berenice (misto), del 1903.
Maria Teresa (mis.), 1892.
Città di Venezia (carico), del 1886.
Cabiria (in legno), 1918.
Casperia (in legno), 1918.
Asiago (carico), del 1918 (legno).
Monfenera (car.), del 1918 (legno).
Capo Zaffarano (car.), del 1876.

Concludendo, le diminuzioni di naviglio a vapore nel 1924, tenendo presente le maggiori unità, possono così riassumersi:

Per sinistri marittimi	N. 12
» vendita ad armatori esteri	» 12
» demolizione	» 44
ed in totale unità	N. 68

Demolizione in Italia di naviglio estero.

Fra le maggiori unità acquistate all'estero dai nostri demolitori nel 1924, ricorderemo le seguenti:

City of Oxford, di tonn. 4026, del 1882. Bandiera: inglese.
St. Luis (misto), di tonn. 10.230, del 1895. Bandiera: Stati Uniti.
Lakonia (carico), di tonn. 4743, del 1899. Bandiera: inglese.
Abydos (car.), di tonn. 4057, del 1890. Bandiera: inglese.
El Mar, di tonn. 3531, del 1889. Bandiera: inglese.
Great Canton (misto), di tonn. 5083, del 180. Bandiera: Stati Uniti.
Port Stephens (misto), di tonn. 6176, del 1899. Bandiera: inglese.
Kios (carico), di tonn. 3557, del 1894. Bandiera: greca.
Hejaz, di tonn. 3875, del 1894. Bandiera: inglese.
Akbar, di tonn. 4653, del 1890. Bandiera: inglese.
Warsley Hall, di tonn. 3498, del 1886. Bandiera: inglese.
Malange (carico). Bandiera inglese.
Libertas (carico). Bandiera: francese.
Thongwa (misto). Bandiera: inglese.
Pedro Nunes (misto). Bandiera: spagnola.
Conde Wilfredo (misto). Bandiera: spagnola.
Giacinto Suarez (misto). Bandiera: spagnola.
Catalina (misto). Bandiera: spagnola.
Northern Queen, tonn. 1885. Bandiera: Stati Uniti.
San Spiridione, tonn. 728. Bandiera: greca.
Chalmette, tonn. 2043. Bandiera: Stati Uniti.

UGO M. CASTAGNA.

La cordiale ospitalità di questa *Rivista* permise già a me (1) di mettere in evidenza l'importanza fondamentale che hanno le vie di comunicazione nella difesa di una frontiera terrestre, montana.

Il lettore che ebbe allora la pazienza di seguirmi intravvide quanto l'abile sfruttamento dei solchi vallivi intersecanti il massiccio alpino e dei varchi che ne collegano gli alti bacini, permettesse di far correre veloci i treni e snodare variamente le colonne di autocarri per attuare quei concetti d'impiego a massa delle forze che soli permettono di resistere, di ributtare, di vincere l'avversario.

Quel problema di sfruttamento di valli e di passi manovrieri e di interposte barriere montane d'ostacolo — che appariva pur già un problema di geografia militare assai complicato — era tuttavia un semplice problema di « vie terrestri »; il mare n'era evidentemente escluso ed anche le vie dell'aria soffrivano delle forti limitazioni; non che le navi aeree non sappiano trasvolare sui tetti montani ghiacciati più elevati, come lo seppero difatti le navi tricolori che irridendo ai tetti ghiacciati alpini volarono dalla pianura veneta a Vienna, ma nell'interno d'un massiccio montano l'attività degli aerei soffre limitazioni sensibili nel numero dei campi, nei gorghi d'aria delle vallate, nelle difficoltà visive attraverso le spesse foreste.

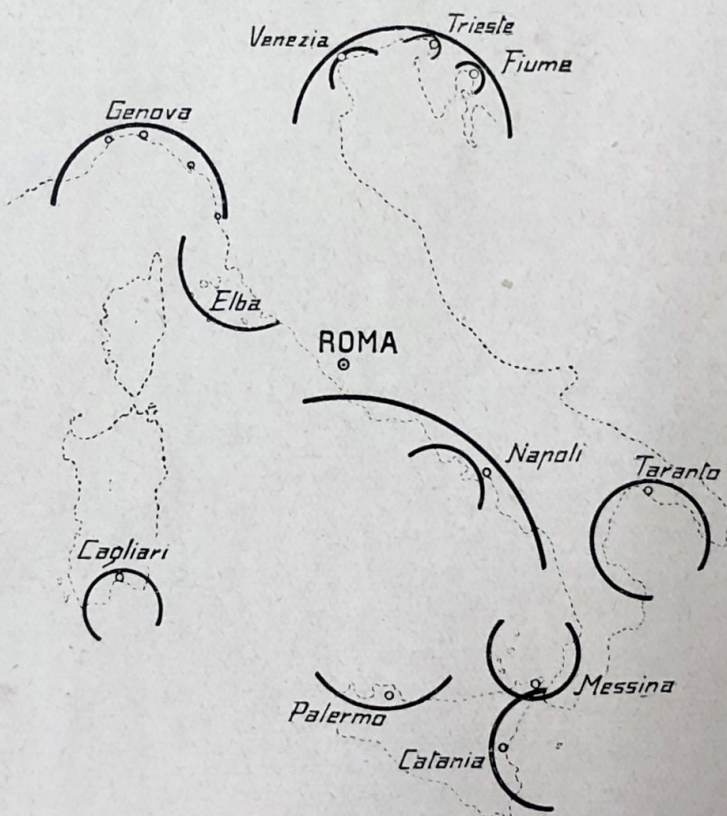



FIG. I - GLI ARCHI DI MASSIMA PORTUOSITÀ.

Le falcature costiere a forte concavità creano specchi d'acqua tranquilla favorevoli agli approdi; meglio poi se nell'interno della falcatura la costa è articolata a seni e golfetti; i grandi porti prediligono poi quei tali seni e golfetti alle spalle dei quali riescono più facili le comunicazioni col retroterra. - Si hanno anche dei casi di archi di portuosità colla concavità rivolta verso terra anzichè verso mare, costituiti da festoni d'isole che creano un mare piccolo davanti alla costa, alla quale conferiscono così una non meno caratteristica portuosità; tipico è l'arco dell'Arcipelago toscano.

(1) *Le Vie d'Italia*, n. 11, novembre 1923.

Ma l'Italia ha dovizia di libere e fortunate «vie» non solo terrestri, bensì anche marine ed aeree! Ben più di due terzi del perimetro del Bel Paese è bagnato dal mare e lungo tal genere di frontiere non solo muovono celeremente treni ed automobili, ma spiccano liberamente il volo, in mille direzioni, gli aerei, mentre le navi solcano in superficie ed in profondità gli specchi marini.

Nello studio delle frontiere marittime il problema delle vie di comunicazione si fa adunque più complesso, più vario, più attraente; i vasti glauchi orizzonti aprono vie dell'aria e vie del mare in felice armonia colle vie terrestri destinate ad apportare uomini e mezzi, appoggi ed aiuti, alle navi ed ai velivoli.

Non potremmo qui oggi trattare di tutto l'ampio sviluppo costiero del nostro Paese; o appesantiremmo troppo l'argomento con grave tedio del lettore o stando troppo sulle generali renderemmo scipito quel problema che abbiamo invece proclamato vario ed attraente!

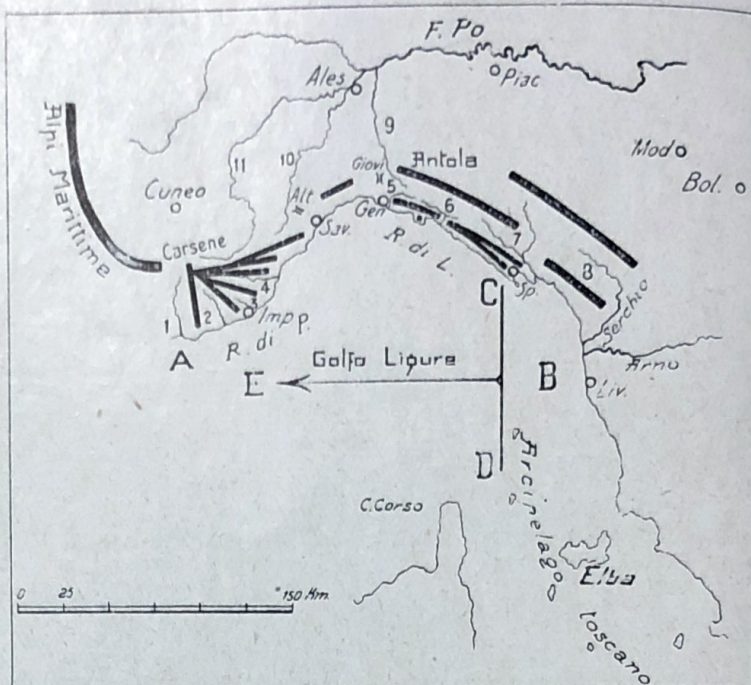



FIG. 2 - GLI ELEMENTI GEOGRAFICO-MILITARI PER LA DIFESA DELL'ARCO LIGURE.

Questi elementi essenzialmente sono: la base navale Spezia-Arcipelago toscano (C D) e la base aerea Bocche d'Arno e di Serchio (B) dalle quali possono lanciarsi gli attacchi (E) contro un avversario che tenti di violare il golfo ligure tra A e B; l'arroccamento coperto terrestre [dalle Carsene per l'alto Tanaro (11) fino a Ceva e S. Giuseppe di Cairo, la Bormida di Spigno (10) fino ad Acqui e Ovada, l'alta Scrivia (9), l'alto Bisagno (5), la valle di Fontanabuona (6), Vara-bassa Magra (7), l'alto Serchio (8) fino a Lucca] che dovrebbe rendersi atto a spostare al sicuro e di sorpresa mezzi e truppe destinate a rifornire le flotte, imbarcare gli elementi offensivi, contrattaccare un avversario che tenti mettere piede a terra. Le valli della Roia (1), della Taggia (2), dell'Impero (3), dell'Arroscia (4), i varchi di Altare e dei Giovi, le basse valli del Bisagno, dell'Entella e del Serchio, legano quell'arroccamento alla Cornice come è meglio indicato nello schema della figura 3.

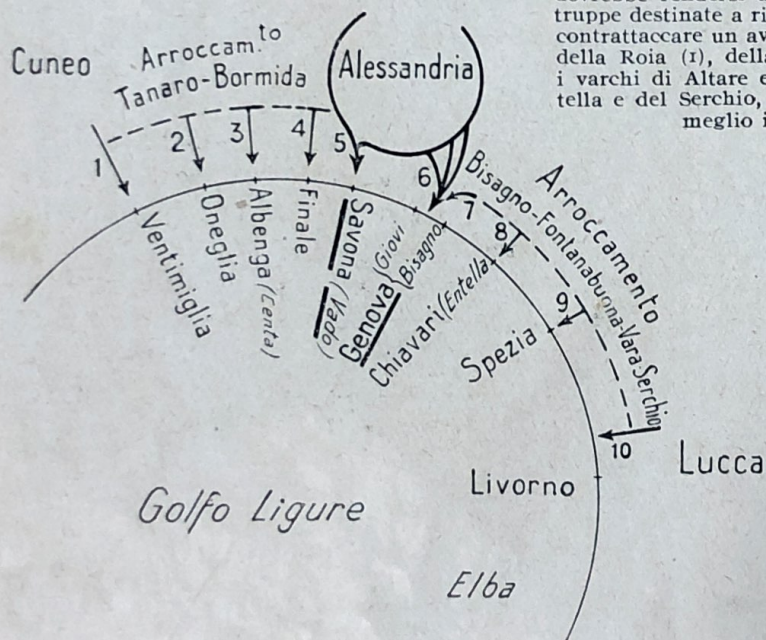



FIG. 3 - SCHEMA GEOMETRICO DELL'ARROCCAMENTO INTERNO E DEI SUOI LEGAMI COLLA CORNICE.

1. La Roia e il passo di Tenda.
2. Il passo di Nava (Oneglia-Ormea).
3. » del S. Bernardo (Albenga-Garessio).
4. » del Melogno (Finale-Ceva).
5. Il varco di Altare (Savona-Cuneo o Savona-Alessandria).
6. Il sistema di varchi del Turchino, Bocchetta, Giovi (Genova-Torino o Milano).
7. Il Bisagno, a Piacenza per la Scoffera o a Cicagna nella valle di Fontanabuona.
8. L'Entella, da Chiavari in valle di Fontanabuona.
9. La bassa Magra, da Spezia e Sarzana, in Lunigiana e Garfagnana.
10. La gola di Ripafratta dal Lucchese alle bocche di Serchio e d'Arno.

Contentiamoci di quei tratti costieri, particolarmente caratteristici, che chiameremmo volentieri gli *archi di massima portuosità* (figura 1); sono tratti tipici che, fortunatamente per noi, si ripetono più volte lungo le nostre coste; sono grandi archi nei quali il mare penetra come un grande golfo ben entro terra e dentro i quali la linea di spiaggia spesso rocciosa si rompe a sua volta in tante intaccature, insenature, rientranze, archetti minori inseriti nell'arco maggiore e ad esso tangenti: tipico l'archetto del golfo di Napoli inserito nel grande arco campano da Gaeta a Salerno; non meno tipici i tre

(fot. Rubba)

FIG. 4 - L'AMPIA LINEA D'ARROCCAMENTO DIETRO LA RIVIERA DI PONENTE: LA VAL TANARO (VEDUTA DA SUD VERSO NORD).

archetti di Venezia, Trieste e Fiume inseriti nell'arco maggiore del gran Golfo Veneto.

Ciascuno di questi grandi archi ha, di per sè, un magnifico valore umano: le navi cariche di merci tendono al fondo dell'arco, riparato dalle burrasche e che concede il massimo sfruttamento economico del trasporto per via d'acqua; non a caso ciascuno di quegli archi prende il nome da un grande emporio portuario — Genova, Napoli, Cagliari, ecc. — sito in fondo ad esso, emporio cui in genere fanno corona una pleiade di centri minori che, sfruttando gli archetti inseriti nella grande falcatura di base, fanno sistema coll'emporio centrale venendo così a costituire, in ciascuna rientranza, un unico sistema umano-economico.

Ed ecco il militare impossessarsi di questo fenomeno geografico generale: dal momento che si tratta di grandi centri portuari, cioè di grandi empori commerciali e talora anche industriali, essi evidentemente costituiscono punti particolarmente delicati delle nostre frontiere marittime! Avremo quindi tutto l'interesse, durante una grossa lunga guerra, a mantenerne il sicuro possesso, a garantirne il regolare funzionamento; per l'Esercito quegli empori sono *basi* dalle quali si traggono i mezzi, spediti dai più lontani paesi amici, necessari per la vittoria finale e per la Marina sono *basi* non meno essenziali di raddobbo, di rifornimento, di partenza. E per converso il nostro avversario vedrà in quegli empori degli *obbiettivi* di redditizie imprese guerresche e si sentirà spronato a tentare di toglierceli o per lo meno ad ostacolarne il regolare funzionamento.

Dunque quei grandi archi costieri, ricchi ora di traffici e di opere pacifiche, diverranno, in tempo di guerra, teatro preferito di cruente imprese belliche, imprese che presenteranno, in tutti gli archi, taluni caratteri comuni e costanti in conseguenza del fatto geografico, del pari comune e costante, di trovarsi quegli empori sul fondo di grandi archi costieri rientranti, qua e là trarotti da anfrattuosità ed archetti minori inseriti in quelle maggiori falcature.

Se consideriamo un po' da vicino uno di questi grandi archi costieri, a mo' d'esempio, le due Riviere liguri, sarà facile per tutti farsi un'idea chiara delle necessità della nostra difesa costiera, idea che diffusa dalle *Vie d'Italia* faciliterà al momento opportuno il fortunato ritrovamento delle *Vie del successo*.

***

Quando il geografo parla di regioni costiere fonde automaticamente tre visioni to-

FIG. 5 - LA VALLE DELLA BORMIDA DI SPIGNO, VISTA DAL CASTELLO DI DEGO. FA PARTE DEL SISTEMA D'ARROCCAMENTO TANARO-BORMIDA A RIDOSSO DELLA RIVIERA DI PONENTE.

pografiche: quella della linea di costa, quella del mare antistante, quella del paese retrostante; il militare non manca di sfruttare questa triplice visione e cerca nella sua fantasia, maturata d'esperienze guerresche, di manovrare nel modo migliore gli eserciti nel paese retrostante e le flotte nel mare antistante, mentre lungo la linea di costa sente quel contatto spirituale e materiale tra flotte ed eserciti che simboleggia unità d'intese e d'intenti — unità che è fondamento di successo.

Ma il geografo, quando descrive una regione costiera, non si contenta del mare e della terra, volge bensì anche la mente alla vôlta diafana che entrambe le ricopre; volge cioè la mente a quelle condizioni di trasparenza, di venti, di precipitazioni, che tanto interessano gli ampi orizzonti da poco divenuti anch'essi campo d'azione di un terzo gruppo di forze armate, delle forze aeree che pur esse debbono agire in perfetta unione d'intenti colle forze di terra e di mare per ottenere quella azione a *massa soverchiante sul punto decisivo* che è il segreto della vittoria.

Il geografo è per eccellenza il primo consigliere del Comandante; è il primo che va sentito perchè gli parla della piattaforma naturale e sostanzialmente non modificabile, dalla quale partono e sulla quale muovono quei tre gruppi di forze: di terra, di mare e dell'aria.

Le condizioni topografiche presentate dai vari tratti di regione costiera non permettono, in generale, di tenere permanentemente ammassate tutte le forze, di terra, di mare e dell'aria, destinate a piombare sull'avversario, nè ciò sarebbe d'altronde conveniente ai fini del segreto per ottenere la sorpresa, delle comodità di vita delle truppe nei periodi d'attesa, ecc.; la geografia deve invece additare al militare (figg. 2, 3) le *vie* migliori e più rapide che permettano, al momento buono, di formare, fulmineamente, una massa attaccante alle spalle o sui fianchi del nemico, sgomentato così dalla sorpresa e dall'imponenza dell'attacco!

Se noi ci fermiamo a considerare il retroterra della Liguria esso ci si presenta nel suo complesso siffattamente montagnoso, trarotto, intricato, da scoraggiare chi si pro-

(fot. Rubba)

FIG. 6 - LA CONCA DI GARESSIO, CHE FA PARTE DEL SISTEMA D'ARROCCAMENTO TANARO-BORMIDA, E DALLA QUALE, PER IL PASSO DEL S. BERNARDO (IN FONDO, AL CENTRO DELLA FOTOGRAFIA) SI SBOCCA AD ALBENGA SULLA RIVIERA DI PONENTE.

ponga di far muovere celermente truppe da un estremo all'altro dell'arco, chè se corrono lungo la Cornice son viste ed esposte alle offese da mare, nè questa via appare poi tanto facile attraversata com'è da mille sproni montagnosi strapiombanti in mare e resi intricati dalla vegetazione lussureggiante (figure 8, 9, 10, 12 e 14); chè se vogliono sfruttare il retroterra immediato, esso è aspro, montano, chiuso apparentemente per ogni verso; chè se vogliono infine girare al largo, per la pianura del Po, si allontanano troppo dalla costa e rischiano di non arrivare in tempo.

Il problema è certamente arduo; ragion di più per chiedere aiuto alla geografia e cercar

(fot. Rubba)

FIG. 7 - IL PASSO DEL S. BERNARDO, DI CUI ALLA FIGURA PRECEDENTE, CON VISTA VERSO ALBENGA E IL MARE.

FIG. 8 - VEDUTA DI S. REMO DA MARE, CHE MOSTRA L'ASSENZA DI FASCIA COSTIERA PIANEGGIANTE E L'IMMINENZA DEI MONTI SULLA SPIAGGIA.

di discernere, in quell'intrico di monti e vallette, una via meno peggio che contemperi quelle tre difficoltà.

La peggior soluzione sarebbe sempre quella, arrendendosi alle prime difficoltà, di metter grossi presidi un po' dappertutto nelle località più importanti — Ventimiglia, Imperia, Savona-Vado, Genova, Spezia.... — e lasciar poi che ognuno se la sbrighi....; sarebbe quella difesa a cordone che vedemmo tanto perniciosa a proposito delle frontiere terrestri; deboli dappertutto, passivi dappertutto, saremmo ovunque successivamente schiacciati dalle forze nemiche che un avversario abile sapesse opporci riunite, compatte e soverchianti.

La geografia può e deve aiutare il militare a trovare le vie naturali e additargliene i piccoli miglioramenti artificiali occorrenti per renderle valevoli per quei rapidi spostamenti occorrenti per far massa nel punto e nel momento adatti.

Le linee schematiche della Liguria non son poi, dopo tutto, tanto difficili da rintracciare: la storia geologica di questa regione mette subito in chiaro un punto fondamentale e cioè che mentre la Liguria di ponente è largamente influenzata dall'andamento dell'arco alpino (Alpi marittime), la Liguria di levante è invece già più prettamente appenninica e risente di quell'andamento a quinte che è proprio delle catene dell'Italia centrale (Appennino ligure-tosco-umbro). Il grande arco delle Alpi occidentali prosegue difatti nella Liguria di ponente (Alpi liguri) con una serie di contrafforti che dal nodo delle Carsene si diramano a ventaglio, diretti all'incirca da maestro a scirocco trasversalmente alla costa, e che contengono le vallate della Roia, della Taggia, dell'Impero e dell'Arroscia; la Liguria di levante presenta invece lunghe dorsali che partendo dal nodo dell'Antola si sviluppano parallele al mare e che sfalsandosi successivamente a mo' di quinte d'un palcoscenico, vanno a poco a poco riempiendo tutta la Toscana; lunghe dorsali tra le quali sono rinserrati i corridoi di Fontanabuona, della Vara e dell'alto Serchio.

E nel punto dove queste due Ligurie combaciano è rimasta una striscia depressa, già percorsa da bracci di mare che mescolavano le onde del Tirreno a quelle del Mar padano, e che è tuttora simboleggiata dalla eccezionale depressione dei varchi, collineschi più che montani, di Altare (m. 435) e dei

FIG. 9, 10 - VEDUTE DELLA COSTA, DA BORDIGHERA VERSO OSPEDALETTI.
Queste fotografie mostrano come anche nella Riviera di Ponente, dove tuttavia la montagna è meno strapiombante sul mare che non in quella di Levante, lo spazio fra monte ed acqua, pur nei luoghi più celebri e frequentati sia limitatissimo ed esposto alle facili interruzioni per effetto di offese dal largo.

Giovi (m. 472). Questa striscia depressa è, come ognun sa, tanta parte della fortuna di Genova e di Savona che si trovano così libera la via verso la Lombardia e il Piemonte e al militare serve del pari mirabilmente pel pronto accorrere di masse armate dalle pianure di Cuneo e di Alessandria in difesa diretta di quel grande sistema portuario.

In realtà però al militare più che difendere «direttamente» quel grande sistema paleografico — il che lo coinvolgerebbe negli orrori della guerra e ne arresterebbe il funzionamento — importa difenderlo «indirettamente»; importa cioè di più al militare di avere la possibilità di spostare rapidamente masse armate agli estremi A e B dell'arco per appoggiare, sostenere, rifornire le navi e i velivoli impegnati a tenere sgombro il gran golfo ligure, tutto lo specchio liquido, cioè, antistante a quei centri.

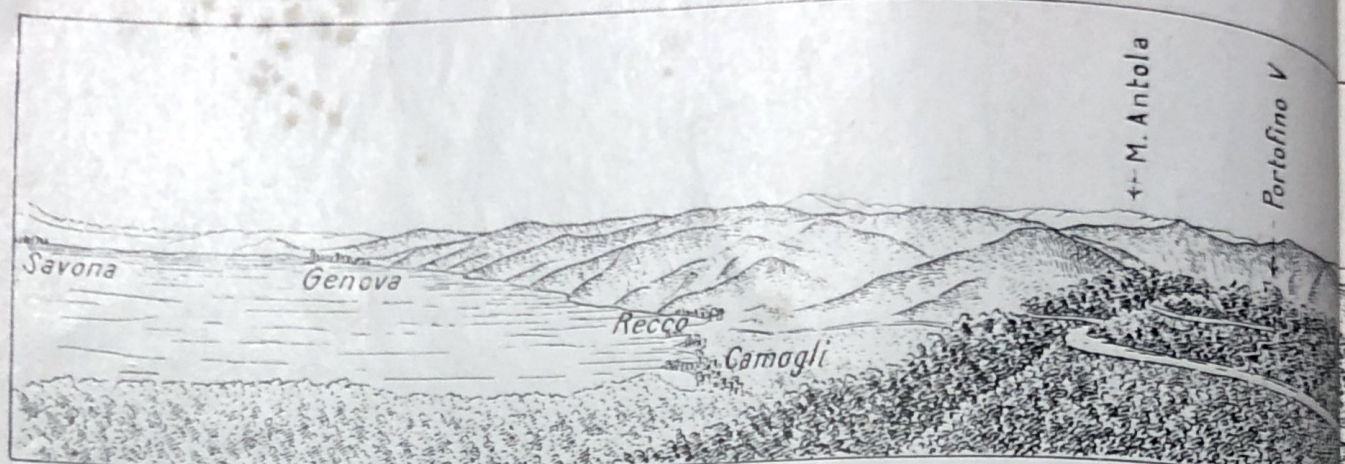



FIG. 11 - VEDUTA DEI DUE GOLFI

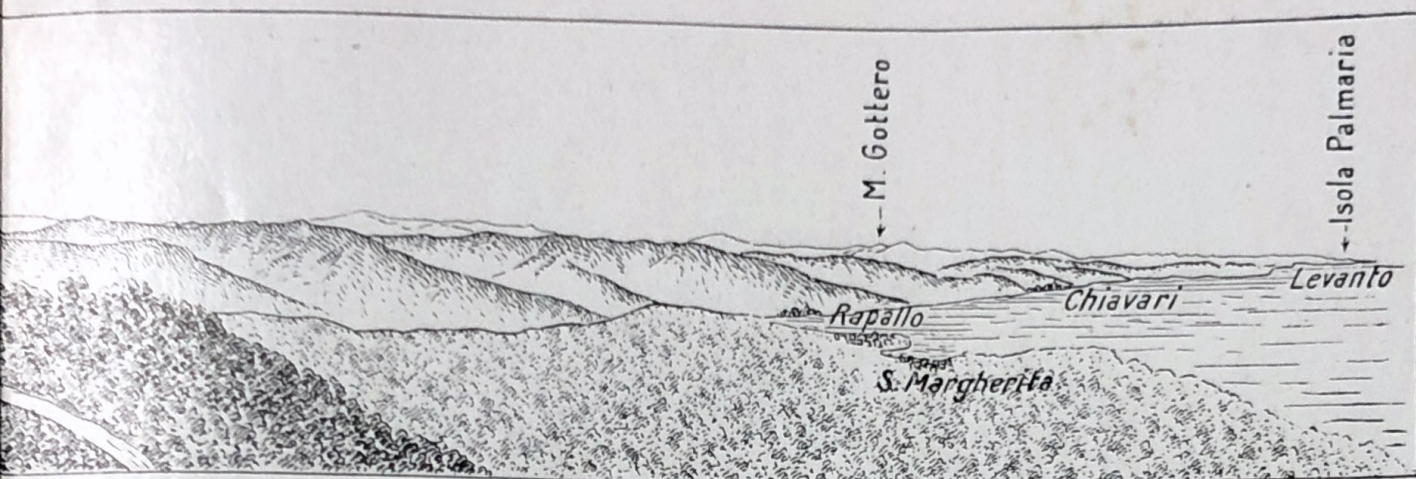
Ma, come poco fa s'è accennato, quella via della Cornice, pur così ridente di ville e palmizi, mal si adatta a grossi spostamenti militari perchè troppo esposta alle offese da mare e troppo angusta in più punti, rinserrata com'è tra monti e mare. Ci vorrebbe un'altra via alle spalle, concentrica, protetta dai monti che la nascondessero alla vista, ai tiri e ai colpi di mano dal mare.

Qui la geografia può venirci in aiuto; non ch'essa, naturalmente, possa darci le vie belle e fatte, ma ci può additare quelle che la natura ha già abbozzato e che quindi sarebbero atte ad un rapido miglioramento e completamento da parte dei tecnici che con tutti i loro accorgimenti le possono mettere in valore coi mezzi più acconci (ferrovie, camionabili, teleferiche, ecc.) e col minimo sacrificio e massimo utile dei contribuenti.

Il Tanaro dalle sorgenti a Ceva, la depressione Ceva-S. Giuseppe di Cairo, la Bormida di Spigno fino ad Acqui e la depressione Acqui-Ovada, costituiscono un arroccamento continuo alle spalle della Liguria di ponente, già tutto percorso da ferrovia. Si tratterà di migliorare tecnicamente questa ferrovia, di ben legarla alla Cornice pei valichi di Nava, del S. Bernardo, del Melogno, ecc., di completarne il rendimento strategico e logistico con camionabili, teleferiche, magazzini o altro; ma la base geografica già esiste per la razionale soluzione del problema (figg. 4-7).

Lo stesso dicasi per la Liguria di levante, per quanto qui le difficoltà naturali siano maggiori; Alto Serchio-Vara-Fontanabuona (fig. 13) danno bensì l'impianto di un grande corridoio naturale a ridosso della catena costiera, ma l'alta Vara è divisa dalla valle di Fontanabuona da difficoltà montane sensibili; lo stesso dicasi per collegare la testata della Fontanabuona all'alto Bisagno e all'alto Scrivia; ed ancora le comunicazioni col mare di questo corridoio sono rare e avvengono per valichi più montagnosi che collineschi o per anguste strette incise dai torrenti che cercarono lo sfogo al mare. Il tecnico avrà il suo da fare: là saranno lunghe gallerie da perforare, qua si tratterà di ardite teleferiche, ma il resultato di queste fatiche sarà tanto più meritorio ed utile in quanto legherà con via sicura e coperta il grande centro di Genova colle risorse della Toscana e colla difesa della Spezia.

Certo si è che sapendoci in tempo organizzare, spendendo cioè le nostre attività non caoticamente e non inseguendo soltanto fantasmi campanilistici, noi potremo costituirci due ottimi e sicuri arroccamenti, che partendo dalla grande pianura d'Alessandria puntino da una parte al Lucchese e da quell'altra

FIG. 12 - VEDUTA DI RAPALLO CHE MOSTRA COME I MON... SPIAGGIA PUR PERMETTE L'ANN...

I RAPALLO E CAMOGLI, DA PORTOFINO.

all'acrocoro del Mongioie e dai quali, come tanti denti di pettine, si dipartano altrettante comunicazioni che scavalcando il crinale appenninico scendano a dar la mano ai centri disseminati lungo le spiagge liguri. Questa grande via coperta che da Nava ed Ormea corresse logisticamente poderosa fino ad Aulla e Lucca ci permetterebbe di compiere rapidi trasporti di mezzi e di forze terrestri cooperanti colle forze del mare e dell'aria in quelle puntate destinate, dai due estremi del grande arco ligure, a tenerne sgombro l'antistante azzurro specchio marino.

***

Il tipo di specchio marino e il tipo di costa che tale specchio contorna, definiscono e determinano poi, in pran parte, le forme ed i modi dell'attività marinara. Il dantesco « mare senza pesci » è difatti caratterizzato da grandi fondali, frutto dell'avvallamento della zolla terrestre che determinò per reazione l'arco appenninico, e quei grandi fondali, se mal si prestano allo sviluppo delle alghe che nutrono i pesci e ne facilitano il deposito delle uova, mal si prestano pure all'ancoraggio delle mine che noi volessimo collocare a difesa delle coste. Si tratta cioè d'un mare facilmente corso dalle flotte non ostacolate dai campi minati; anche la difesa dev'esser quindi mobile, deve cioè cercare nell'attività manovriera le vie della vittoria.

Ma la mobilità richiede punti d'appoggio, di raddobbo, di rifornimento, dai quali spiccare felinamente sbalzi rapidi, improvvisi, incrociati sul dinanzi del gran golfo ligure per precluderne l'entrata al nemico o rinchiudervelo qualora già abbia violate le acque territoriali.

La Riviera di ponente e quella di levante presentano due tipi di costa nauticamente diversi; le coppie di capi della Riviera di ponente determinano gli ameni archi aperti, ridenti di garofani e palmizi, baciati dal sole e dalla brezza, troppo aperti però in generale per costituire rade profonde e sicure per flotte numerose, a meno che non se ne corregga l'apertura eccessiva con lavori vistosi come quelli in corso nella rada di Vado.

La Riviera di levante invece, benchè più segregata dal retroterra, come vedemmo, per via delle lunghe barriere montane parallele alla costa, è però per questo stesso fatto più ricca d'intaccature costiere profonde e riparate. La prima di quelle barriere, quella cioè lungo la spiaggia, è, per moti tellurici e per colpi d'ariete dei marosi, tutta rotta a tronconi a ridosso dei quali si son venuti formando golfi e golfetti e rientranze riparate,

TI CADANO RIPIDI SUL MARE ANCHE LÀ DOVE UN PO' DI
DARSI DI RIDENTI CENTRI ABITATI.

FIG. 13 - L'AMPIA CONCA DI CICAGNA NELLA VALLE DI FONTANABUONA GUARDANDO DA CICAGNA VERSO LA TESTATA DELLA VALLE).

come quelle di Camogli, di Santa Margherita e Rapallo, di Sestri levante, di Spezia — maggiore tra tutte.

I due tronconi di Monte Parodi e di Portofino sono i due antemurali di questo tratto di costa che ne determinano, e ad un tempo ne sorvegliano, le rientranze militarmente più unite.

Come ora, in pace, dame e cavalieri folleggianti ammirano dalla terrazza dell'albergo in vetta al promontorio di Portofino i due magnifici nastri costieri che si svolgono verso Genova e verso Sestri, così, in guerra, semafori e cannoni sorveglieranno e difenderanno quelle insenature nelle quali i sonnecchianti motoscafi e sottomarini riposeranno, pronti per balzarne fuori al primo accenno di minaccia nemica (fig. 11).

L'arco della Riviera di levante, completato dal festone d'isole dell'arcipelago toscano, costituisce adunque ottimo allineamento di base (C D) dal quale le forze navali possono partire per lanciarsi (E) in traverso al golfo ligure, sicure di trovare, occorrendo, amici e punti d'appoggio sulla riva opposta della Riviera di ponente, mentre poi entrambi gli estremi di questa gran via navale possono essere riforniti e difesi dalle forze terrestri rapidamente spostate lungo l'arroccamento interno.

***

Anche le vie dell'aria devono essere battute, in armonia a quelle della terra e del mare, dalle forze armate incaricate della difesa delle nostre frontiere; ma anche le vie dell'aria, come già quelle del mare, hanno la loro radice nella terraferma, per la partenza e per l'arrivo, pel riposo, pel rifornimento e pel raddobbo.

La manovra delle masse aeree è adunque legata, basata, sull'ubicazione delle plaghe d'atterraggio ed anche qui la geografia ci soccorre col mostrarci come lungo l'arco ligure non si disponga di vaste zone piatte e disalberate che in corrispondenza del delta triangolare del Centa (Riviera di ponente) o, meglio, all'estremo della Riviera di levante alle bocche del Serchio e dell'Arno; quasi tutto il resto della trarotta costiera ligure, più che all'atteraggio di grandi masse di velivoli, si presta all'ammaraggio di piccole unità di idrovolanti.

Quell'allineamento navale di base: Elba-Spezia si completa adunque colla grande zona di partenza aerea: bocca di Serchio-bocca d'Arno; le due masse celeri del mare e del cielo potranno di lì puntare concordi contro l'estremo opposto del gran golfo.

FIG. 14 - IL FITTO INTRICO DEL BOSCO D'ULIVO E DELLA LUSSUREGGIANTE COLTIVAZIONE A GIARDINO LUNGO [illegible] DUE RIVIERE. È QUESTO UN PUNTO, RIPIDO SUL MARE, PRESSO ZOAGLI, IN CUI LA BELLISSIMA FLORA OSTAC[illegible] GLI ATTI TATTICI FUOR DELLA STRADA. QUESTA È A SUA VOLTA ANGUSTA, TORTUOSA E RINSERRATA FRA [illegible] E MARE.

⁂

Abbiam vista così, ancora una volta, la geografia buona consigliera nell'impiego delle forze nazionali a difesa delle frontiere.

Tutti gli archi di massima portuosità costiera, al centro e al fondo dei quali sono centri importanti da difendere, rispecchiano, un po' più o un po' meno, in grande od in piccolo, le condizioni dell'arco ligure.

Sono masse, navali ed aeree, che devono lanciarsi all'attacco dei tratti di costa più adatti sulle ali, a difesa manovrata di tutto l'arco; e alle spalle dell'arco un ben preparato arroccamento terrestre deve permettere il rapido spostamento di mezzi, fanti e cannoni per una eventuale seconda fase della lotta, quando cioè il combattimento si accenda anche in terra. Son questi, concetti semplici e risaputi, che non è però male rinfrescare perchè, se è vero che la geografia descrive una piattaforma immutabile, è anche vero che l'arte militare la sfrutta con mezzi sempre rinnovantisi.

La geografia militare è per eccellenza lo studio che affratella la società civil[illegible] e la società militare; accende nei giova[illegible] la passione del monte, dell'acqua e dell'aria, ne anticipa la maturità di mente e nel crogiuolo del pensiero patriottico atti[illegible] pensieri si [illegible]dono in un'aspirazione co[illegible]une di magg[illegible]or grandezza della Patria.

DEL[illegible]O DEAMBROSIS
Colonnello d'artig[illegible]eria.

---

4 automobili per i Soci del Touring

Leggete nella *Vita del Touring*, dopo la pag. 424 di questo stesso fascicolo, le norme per il Concorso a premi fra i presentatori di Soci Vitalizi.

(fot. Antilli)

PONTE SOSPESO SULL INDO A TOLTI.

IN UN MONDO ALPINO PIÙ GRANDE

Per apprezzare le Alpi e l'alpinismo.

Il vero modo di conoscere le Alpi è, senza dubbio, quello di percorrerle passo passo (proprio così, cioè senza usare o, almeno, senza abusare dei modernissimi mezzi di trasporto) nelle loro splendide vallate, di arrampicarsi sulle vette più elevate, di indugiarsi per giorni e settimane nei campeggi e negli alberghi d'alta montagna, di frequentare le stazioni di sport invernali e via di seguito. Verità questa così ovvia, così banale che può apparire superfluo affermarla una volta di più.

Ma altro è conoscere superficialmente le Alpi, altro è apprezzarle in tutte le loro intime bellezze in tutte le loro innumerevoli curiosità. Per giungere a tanto non basta proprio aver percorse le Alpi e neppure aver vissuto per anni fra di esse, come non basta per comprendere l'arte di Giotto aver visto solo le opere sue.

Le Alpi formano un sistema montuoso il quale per cento ragioni più da vicino ci interessa, e che più facilmente di ogni altro può essere percorso ed ammirato; ma esso ha decine e decine di fratelli maggiori e minori dispersi nelle varie parti del mondo. Per avere una idea veramente adeguata di quel che sono le Alpi giova sopratutto conoscere qualche altro membro di questa sublime famiglia di giganti.

La parola Alpi, del resto, abusivamente fu applicata a monti che alle Alpi somigliano ben poco ed anche della parola *alpinismo* si è fatto un po' di abuso. Per lo meno conviene ricordare che nei vari paesi d'Europa, e specialmente di fuori d'Europa, l'alpinismo assume modalità sue proprie, negli scopi, nei mezzi, in tutte le proprie manifestazioni, — perfino in ciò che si riferisce all'elemento uomo, se, come spesso appare necessario, convien giovarsi delle genti del luogo per tutti quei servizi di guide e di portato-

(fot. Antilli)

ACCAMPAMENTO DI PASTORI CHIRGHISI.

ri senza i quali è impossibile fare salite notevoli in montagne meno addomesticate delle Alpi. Basterebbe ricordare qui l'esempio dell'alpinismo imalaiano, del quale molti hanno oggi una qualche idea, dopo che, in questi ultimi anni, periodici sportivi e perfino politici, hanno riferito diffusamente dei recenti tentativi inglesi di scalare la vetta più elevata del Globo, l'Everest. Tentativi i quali ebbero appunto una larga considerazione nella stampa, non esclusa quella italiana.

Forse minore considerazione ebbero a suo tempo le analoghe intraprese di S. Altezza il Duca degli Abruzzi, dirette al S. Elia nell'Alasca, al Ruvenzori in Africa, al Caracorum nell'Asia, le quali intraprese hanno non poca preminenza di merito, se non altro per la loro precedenza. Eppure qualche giornale umoristico di allora, con felice gioco di parole, ma con infelice motteggio, usava scherzare sulla «montatura» del principe italiano. L'eco che quelle imprese ebbero nella stampa e nell'opinione pubblica fu invece inadeguata al loro valore e specialmente al loro significato dal punto di vista della partecipazione dell'Italia alla più elevata, alla più nobile forse delle gare, quella di conquistare alla conoscenza umana ed alla scienza i lembi di suolo non ancora toccati da piede umano o ancora ignorati.

Il Duca degli Abruzzi ebbe così pochi imitatori e troppo poche persone od istituzioni che pensassero a proseguire l'opera: cioè che profittando della sua esperienza ritentassero la sua via cercando di spingersi più innanzi, sempre più innanzi. Ad ognuna delle intraprese mancò il coronamento, ovvero, se questo vi fu risultò a gloria di altre nazioni.

Le spedizioni del Duca degli Abruzzi ebbero sempre un programma scientifico, sia pure subordinato a quello che si suol dire sportivo, ma che in parte è semplicemente logistico, riguarda cioè i mezzi materiali per assicurare la riuscita. Gli scienzati certamente meglio di coloro che vivono nel mondo turistico seppero apprezzare l'importanza di tali spedizioni e talora pensarono anche alla opportunità di integrarne i risultati.

La grande spedizione italiana al Caracorum.

Chi meglio seppe dare realtà a questo pensiero fu certamente Filippo De Filippi. Informandosi all'esempio luminoso del principe italiano, della cui spedizione al Caracorum (1909) aveva preparata la relazione, egli venne maturando il disegno e preparando i mezzi per una spedizione la quale, pure inspirandosi alla precedente intrapresa, doveva assumere una fisonomia tutta propria, così per

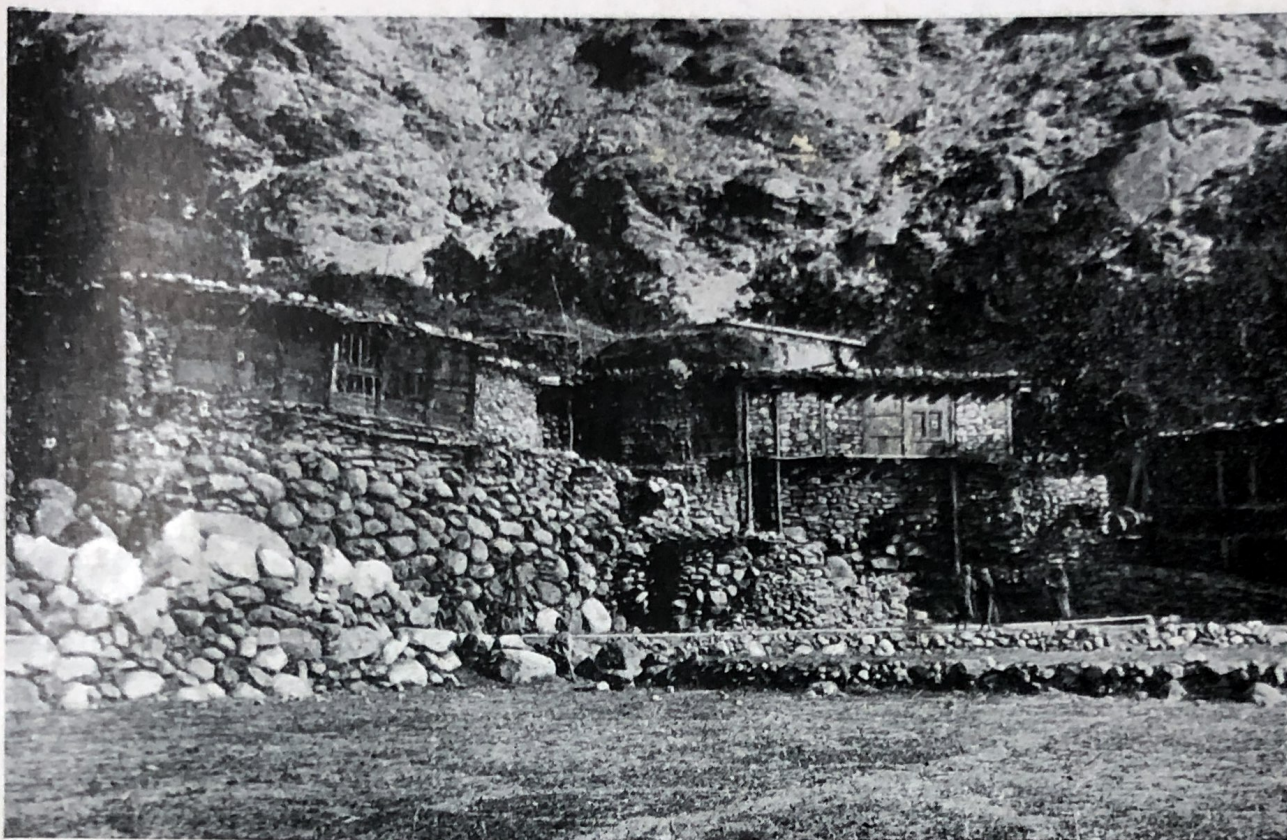
(fot. Dainelli)

CASE CASHMIRE IN VALLE SIND.

gli intenti strettamente scientifici che essa si proponeva, come per la sua durata ed il numero dei partecipanti, come, finalmente, per le difficoltà da superare, trattandosi di trasportare un pesante e delicato bagaglio di strumenti scientifici e di materiale di studio e di provviste attraverso regioni di arduo percorso e nelle quali l'altitudine e l'aridità tolgono qualunque mezzo locale di sostentamento.

Secondo il piano originario la spedizione doveva concentrare la propria attenzione, da un lato sopra la topografia della estremità orientale della grande catena del Caracorum, la rivale dell'Himalaia — del tratto, precisamente, ove nascono, mandando le loro acque ad opposti versanti, il Jarcand, il gran fiume del Turchestan cinese, e lo Sciaiok, uno fra i maggiori affluenti dell' alto Indo — dall'altro, e specialmente, sopra i grandi problemi geofisici e geologici che si connettono con la ineguale distribuzione della densità nella crosta terrestre e quindi con le così dette « anomalie della gravità ». Per questi ultimi problemi quale campo d'indagini migliore di quello nel quale le più gigantesche catene montagnose fiancheggiano i più alti e vasti altipiani del mondo? Campo che appariva, d'altronde, quasi vergine d'esplorazione.

Una spedizione che si svolse per la durata di quasi 17 mesi, dall' India al Turchestan russo, attraverso le maggiori montagne asiatiche e che permise ad una decina di studiosi di percorrere durante alcuni mesi regioni fra le più interessanti per le loro caratteristiche fisiche, ed in parte anche per quelle etniche, doveva necessariamente completare il proprio programma, sia nel senso di estendere l'ambito del territorio d'esplorazione, sia in quello di allargare l'indagine al di là del campo delle pure e semplici questioni topografiche e geofisiche.

Ecco quindi, che, grazie alle larghe vedute del capo della spedizione ed alla mirabile attività di Giotto Dainelli, quella diretta da Filippo De Filippi è divenuta una spedizione scientifica quasi completa nel suo personale e nei suoi scopi, una spedizione poi organizzata in modo da contemperare le necessità di una grande e pesante carovana e quindi la convenienza di lunghe soste per pazienti osservazioni strumentali di precisione, con le opportunità di esplorazioni geogra-

(fot. Dainelli)

CASE BALTI A GAHORI.

fiche rapide e fatte con carovane leggere, attraverso vasti territori. Nè meglio concepito e più opportuno poteva essere il piano di pubblicazione dei risultati della difficile impresa, perchè, accanto ad una serie di dieci ponderosi volumi contenenti l'illustrazione del materiale scientifico raccolto, vengono pubblicate due opere di carattere narrativo e tali da corrispondere, non solo alla opportunità che una intrapresa così notevole, la più notevole forse in tal campo compiuta in Italia, avesse narrata la propria storia, ma anche alla giusta aspettazione di tutti coloro che desiderano avere una idea di un mondo alpino ben più grande del nostro e il quale, inoltre, deve alla lontananza da noi ed al suo isolamento caratteri che lo rendono degno del più vivo nostro interesse, della maggiore curiosità. In quell'angolo dell'antico continente vivono o sopravvivono infatti ancora genti e costumanze e condizioni economiche del tutto speciali, ovvero simili a quelle scomparse da secoli se non da millenni fra noi.

Due opere, quelle ora uscite per le stampe, diversissime nei caratteri loro, pur trattando dello stesso soggetto, due opere però che si completano a vicenda: una (1) è la storia della spedizione, dovuta, quasi tutta, a Filippo De Filippi; l'altra (2) è un diario di viaggio, che, nella sua forma originaria, Giotto Dainelli aveva destinato alla famiglia, ma che, con poche varianti ed omissioni, oggi egli offre al pubblico. Chi desidera conoscere completamente le vicende della spedizione e formarsi, attraverso la narrazione chiara ed efficace e attraverso le cento splendide illustrazioni, una giusta idea dei paesi attraversati e delle loro genti, troverà quanto desidera nel volume del De Filippi. Chi invece preferisce entrare in una conversazione più intima, più familiare con uno dei membri della spedizione che ha più viaggiato e notato, vedere un po' con lui le valli e i ghiacciai del Caracorum, vivere un po' colle popolazioni di quel mondo singolare, preferirà il libro del Dainelli.

Sono passati oltre 10 anni dacchè il viaggio è stato compiuto (agosto 1913-dicembre 1914) e solo ora escono le due opere nar-

(1) De Filippi (F.) - *Storia della spedizione scientifica italiana nel Himàlaia, Caracorùm e Turchestan cinese* - Bologna, Casa Editrice Zanichelli, 1924.

(2) Dainelli (G.) - *Paesi e genti del Caracorùm.* Vita di carovana nel Tibet occidentale. Firenze, G Pampaloni editore (via dei della Robbia, 54), 1924.

(fot. Dainelli)

CASE SCIACÀR NEL PURIG.

ne, come furono ad essa familiari gli inconvenienti dell'altitudine, del vento, del freddo, della scarsezza di combustibile, del deserto di neve e di roccia — senza passare per i 2000, per i 3000, senza, cioè attraversare le zone rivestite di boschi e di prati e perennemente abitate. L'India da un lato e il Turchestan dall'altro fiancheggiano il territorio esplorato dai partecipanti alla spedizione De Filippi; ambedue le regioni furono da questa percorse così rapidamente da lasciare quasi soltanto l'impressione di due mondi completamente in contrasto sia come ambiente fisico sia come popolazioni. Sono effettivamente separati da una regione così aspra ed elevata che per essere sorpassata richiede normalmente tre mesi di disagiato viaggio. Parecchi passi si avvicinano e superano i 5000 metri. Questa massa montuosa, di fronte alla quale le Alpi sono ben poca cosa, costituisce senza dubbio una grande barriera fra

rative, due soli volumi sono poi usciti della serie scientifica. Non è da meravigliarsene: basta pensare a quel che avvenne nel frattempo, a quante vite preziose, a quante iniziative, a quante occupazioni siano state troncate o arrestate dalla guerra e dalle sue conseguenze; è anzi da rallegrarsi che la spedizione De Filippi potesse compiersi felicemente mentre da alcuni mesi era scoppiato il conflitto mondiale e che questo ostacolasse bensì una sollecita elaborazione e pubblicazione dei risultati, ma non la impedisse.

Non è certo questo il luogo per entrare in dettagli su tali risultati.

Nella regione abitata.

Vogliamo solo guardare qualcuna delle molte illustrazioni dei nuovi volumi e rievocare qualche impressione.

Non si arriva ai 5000 o 6000 m. — elevazioni queste che, per mesi, furono familiari alla spedizio-

(fot. Dainelli)

COSTRUZIONI RELIGIOSE («CIORTEN» E «MANI») A BOT CARBU.

genti e civiltà, sebbene anche essa sia attraversata da secoli dalle pacifiche carovane, ed abbia veduto anche valicare i suoi gioghi da spedizioni armate e forse da popoli migranti.

Le catene asiatiche sono, rispetto a quelle alpine, più discoste fra loro e lasciano più posto allo sviluppo di genti montanare, mentre d'altronde mancò per esse qualcosa di simile a quanto successe per le Alpi, che tutte forse furono soggette ad una grande espansione, quella celtica, tutte poi certamente ad unica conquista, quella Romana che lasciò tracce profonde anche dove sopravvennero nel medio evo le ondate germaniche e slave. Nelle alte impervie valli sorgentifere dell'Indo penetrarono certo influenze di tutte le civiltà orientali e soprattutto di quelle Indiana e Cinese, ma le grandi ondate dei popoli del bassopiano si infransero per la massima parte nelle zone periferiche delle montagne.

Quando si superino queste zone ci si trova quindi in un mondo singolarissimo per la varietà delle popolazioni ed anche per l'impronta locale che assumono tutte le manifestazioni della vita economica, civile e religiosa. Impronta locale la quale non esclude che qualche volta non sembri appunto di trovarsi in Cina, o in India e qualche volta addirittura nelle Alpi... nelle Alpi però di 2000 anni fa.

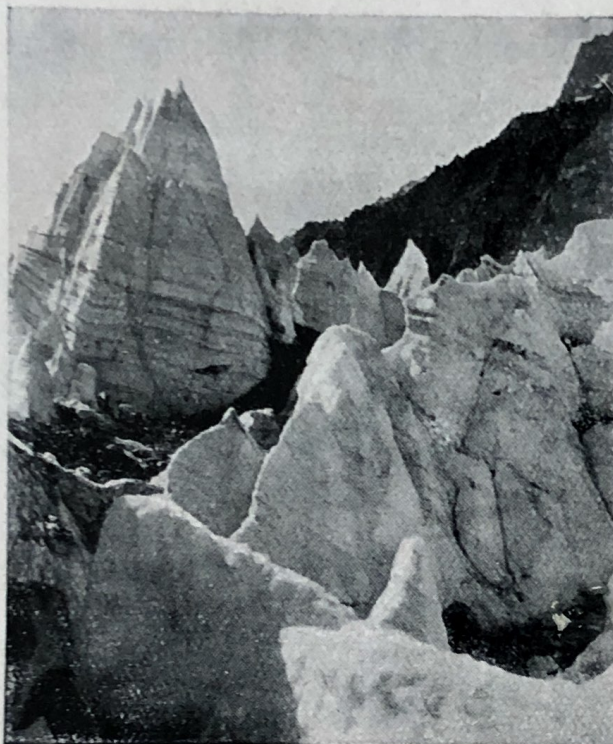
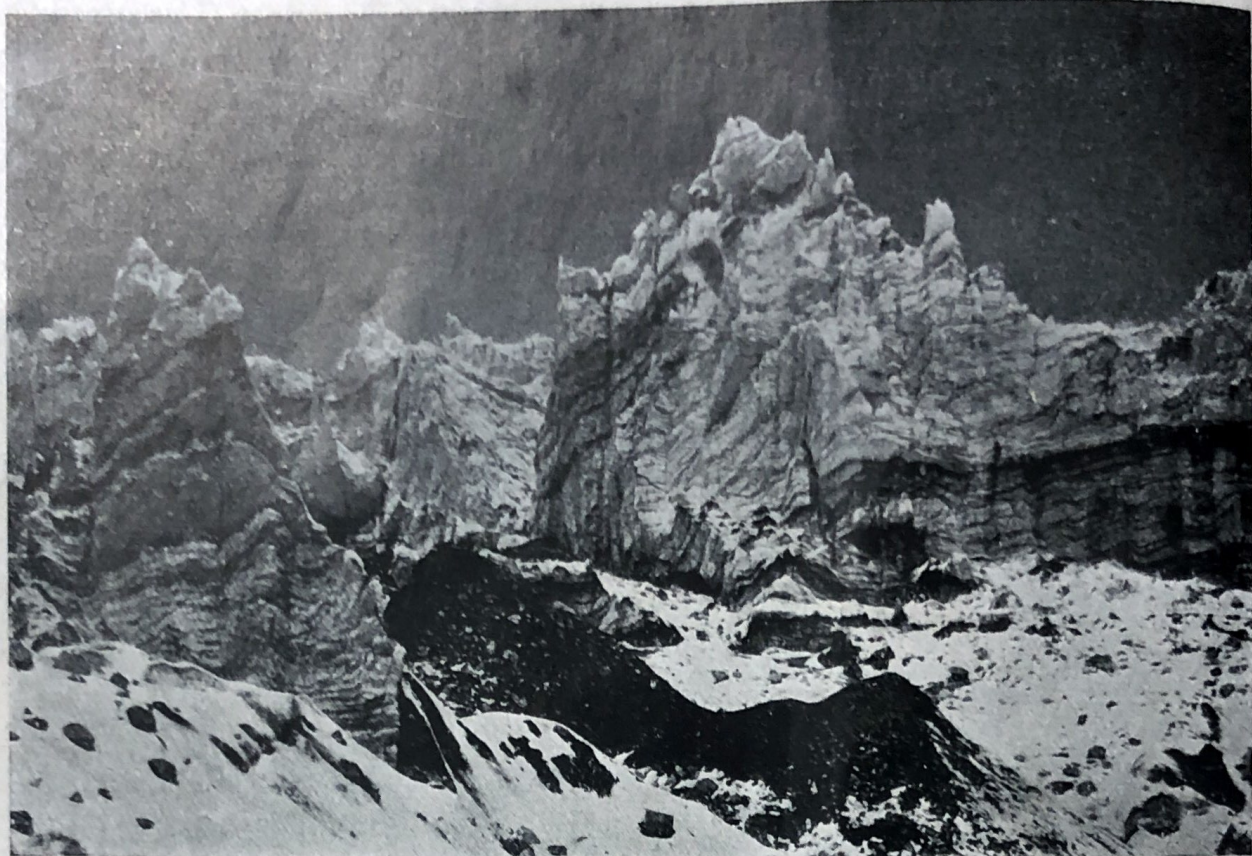
Quest'ultima impressione si prova del resto anche senza por mente alle popolazioni ed ai loro usi e costumi ed alle loro abitazioni: basta viaggiare.

(*fot. Dainelli*)

PIRAMIDI DI GHIACCIO NEL GHIACCIAIO DI CUNDAM.

Le vie del Caracorum.

Sui banchi della scuola e sui libri di geografia si impara che le linee dei corsi d'acqua sono di solito quelle di più agevole comunicazione, le vie del commercio. Qui invece si constata che ogni po' che un fiume sia grosso e quindi di difficile od impossibile guado, esso costituisce un grave ostacolo alle comunicazioni e rende impraticabili le valli per cui scorre. Esso segna una strada solo quando d'inverno è tutto gelato e si può ottimamente camminarvi sopra. Ma per trovare questa condizione conviene anzitutto essere sopra i 3000 m. di altezza. Le vie — che sono tutt'al più someggiabili mai carrozzabili — al risalire il fondo di una valle preferiscono superare tre, quattro, cinque passi e spingersi a 4000, a 5000 metri d'altezza, affrontando le difficoltà delle nevi ed i pericoli delle valanghe, che del resto sono relativamente piccoli una volta superata la cresta principale del Himalaia. Poi, viaggiando per quei paesi si impara un po' con quali mezzi semplicissimi si possa superare un corso d'acqua che non si presti al guado, con zattere improvvisate, con passerelle sospese, ecc. e si viene anche ad osservare quanto estesa sia l'utilizzazione degli animali da soma: cavallo, mulo, asino, cammello, yak. Perfino le capre sono utilizzate per risolvere il problema dei trasporti che domina tutta la vita economica di quei paesi segregati dal mondo. Campo del resto questo nel quale importanza capitale hanno tuttora le spalle dei portatori, senza le quali sarebbe impossibile la vita in alcune di quelle montagne e sarebbero state impossibili la spedizione De Filippi e tutte quelle consimili.

La varietà delle genti della regione si rispecchia in modo evidente nella abitazione, che qui, come ovunque, accentra tanta parte della vita familiare. Noteremo una sola singolarità: nella regione Cashmiriana dove si è ad altezze paragonabili a quelle dei villaggi più elevati delle Alpi, le case si

(*fot. Antilli*)

PARTE INFERIORE DEL GHIACCIAIO RIMU.

presentano con tetti inclinati e con aspetto talora non del tutto dissimile dalle case alpine. Quando si sale verso i 3000 metri, le case cominciano ad essere tutte col tetto spianato, proprio al contrario di quanto sembrerebbe logico a chi ha sentito ripetere che v'è, fra noi, un qualche rapporto fra l'inclinazione dei tetti e l'abbondanza delle nevi e quindi la latitudine e l'altitudine.

Tutta l'architettura tibetana, anche quella relativa ad edifici religiosi e civili, ha del resto come motivo dominante la terrazza e, d'altra parte, quei tetti delle povere case del Baltistan e del Ladak, le due regioni traversate dalla spedizione De Filippi, rappresentano, grazie alla loro forma, una parte ben importante della casa, più importante che non i tetti delle nostre dimore europee. Costituiscono cioè l'abitazione estiva ed anche un deposito di legna e di prodotti agricoli.

Vita religiosa.

Si è sentito tante volte ripetere — lo diceva già Erodoto — che nell'oriente più o meno estremo, gli uomini nelle occorrenze consuete della vita si comportano quasi sempre a rovescio di quanto si fa nell'occidente, per cui talora ci si meraviglia nel constatare non già diversità ma rassomiglianza fra quei popoli e noi.

Alcune fra le più singolari somiglianze e fra quelle da più tempo rilevate riguardano la vita religiosa. Che questa sia intensissima, come era nei paesi alpini nel medio evo, non costituisce una circostanza su cui importi fermarsi. Nella regione di cui ci occupiamo si è in pieno mondo Buddistico, ma il Buddismo, allontanandosi dalle zone marittime e penetrando verso l'interno montuoso dell'Asia vi ha assunto una impronta sua propria, tanto che si parla più propriamente di Lamaismo, avendovi in esso i Lama (sacerdoti) ed i Lamasterî (conventi) una parte notevolissima. Non solo, ma una religione con principî filosofici ancora più profondi del cristianesimo, che tutto idealizza, è divenuta là una religione con manifestazioni esteriori senza confronto più ampie, direi quasi sfacciate. Per persuadersene non occorr[illegible] nemmeno assistere alle spettacolose feste [illegible]re, nè visitare monasteri; basta, viaggiando a c[illegible]allo, osservare le costruzioni lungo le [illegible] di cui alcune come i « ciorten » potranno [illegible]e ricordare i nostri tabernacoli (cappelle), [illegible] a altre, come i « ma-

(*fot. Antilli*)

PIRAMIDI DI GHIACCIO NELLA PARTE INFERIORE DEL GHIACCIAIO RIMU.

ni », muraglie lunghe centinaia di metri, coperte con pietre scolpite, sono del tutto particolari. Il più curioso si è però che nel cerimoniale religioso vi sieno somiglianze col culto cattolico, somiglianze su cui si scrisse e fantasticò molto, anche in rapporto alle accoglienze che ebbero i vecchi missionari che visitarono il Tibet.

Nel mondo dei pastori.

Ma saliamo oltre i 4000 m., abbandoniamo gli ultimi villaggi e spingiamoci nelle regioni frequentate solo temporaneamente da pochi pastori, ovvero attraversate, lungo pochissime linee, da carovane. Il versante indiano del Caracorum non manca di genti dedite alla pastorizia, ma conviene oltrepassare lo spartiacque principale dell'Asia e scendere verso il bacino del Tarim, per incontrare un popolo nomade veramente notevole, quello dei Chirghisi, noto del resto per l'enorme territorio entro il quale si sposta e per le sue spiccate caratteristich[illegible]

Rocce e ghiacciai.

Prima dei 5000 [illegible] cessa ogni possibilità di pascolo e co[illegible]ncia il dominio incontrastato delle rocce e dei ghiacciai. Eccoci nel mondo alpino, in un mondo alpino più alto, più grande, forse anche più grandioso, ma non certo più bello. I ghiacciai sono molti, più estesi che nelle Alpi e più ampiamente diramati, scorrono anche in valli relativamente più ristrette e profonde e talora escono con le loro fronti a sbarrare corsi d'acqua. Ma per formarsi un'idea di questi ghiacciai nel loro insieme e di ciascuno di essi conviene proprio esplorarli passo passo, farne un rilievo, vederli delineati su di una carta geografica. Appaiono allora molto diversi dal ghiacciaio alpino tipico con il suo circo d'alimento e la lunga sua lingua. Percorrendoli risaltano poi alcune particolarità, come quella per cui le loro fronti, costituite da ghiaccio quasi stagnante e che facilmente si fonde sotto i cocenti raggi di un sole più prossimo allo zenit che fra di noi, sono ridotte tutte ad un complesso di rupi e di picchi e di spuntoni e di vallecole, sono ridotte cioè ad un piccolo ed aspro sistema di monti, — formato s'intende tutto di ghiaccio. Tutti ostacoli questi a chi vuole procedere rapidamente, ma anche condizioni che, assieme ai fiumi e ruscelli superficiali, con i loro ponti di neve, ai la-

MONTI SUL FIANCO SINISTRO DEL GHIACCIAIO RIMU. (fot. Antilli)

ghetti marginali con icebergs in miniatura e ad altre particolarità rendono questi ghiacciai attraentissimi anche sotto il punto di vista alpinistico.

La selva delle cime anonime.

Le cime che sovrastano a tutto sono d'altronde ben alte, ben acute, spesso coronate di un pennacchio di nevischio sollevato dal vento e con i fianchi corazzati di ghiaccio e sono specialmente ben numerose. Ma sono quasi tutte senza nome e di altitudine ignota e di sconosciuta accessibilità, e questa mancanza di qualcosa che le distingua l'una dall'altra ne fa apparire maggiore la somiglianza: appaiono tutte con la medesima fisonomia. Pochissime interessano in modo particolare, pochissime hanno avuto dall'Ufficio Topografico indiano un contrassegno, un semplice numero come si usa con i forzati; un numero al quale è premesso un K per rammentare che queste cime spettano al sistema montuoso del Karakorum; quindi K^1, K^2, K^3... così nell'ordine nel quale sono state prese dentro nella rete della triangolazione. Quale differenza dalle nostre Alpi nelle quali, ogni punta, ogni spuntone roccioso ha il suo nome, anzi talora ne ha più d'uno o almeno ha una quota che talora fa funzione di nome; ogni sommità ha quindi, insieme col nome o con la quota, una storia. Una storia che, oggi, parla talora anche di eroismi. Ma le Alpi sono ormai troppo vecchie per i pionieri dell'alpinismo, troppo vecchie per prestarsi a nuove grandi intraprese; in quella selva dei picchi anonimi del Caracorum v'è invece un campo sterminato per il futuro alpinismo, per l'alpinismo che voglia rivivere le glorie che gli procurarono le Alpi cento anni fa.

Va qui nuovamente ricordato il coraggioso tentativo del Duca degli Abruzzi diretto al K^2 la cima massima del Caracorum, la seconda del Globo. Intraprese di questo genere, come tutti i «record», hanno specialmente un significato ideale, rappresentano un simbolo, una bandiera piantata più innanzi di qualunque altra nella conquista del mondo e delle forze naturali da parte del genere umano. Sulle vie segnate dai pionieri cento e cento altri possono andare, avendo facilitato il cammino dalla precedente esperienza, potendo meglio convergere le proprie forze verso mete speciali e meglio definite. Sulla via luminosamente tracciata dal Duca degli Abruzzi è proceduta, non ostante gli intenti diversi, anche la spedizione di Filippo De Filippi e quella verso il Caracorum Orientale è ancora una via essenzialmente italiana; è da augurarsi che si conservi tale.

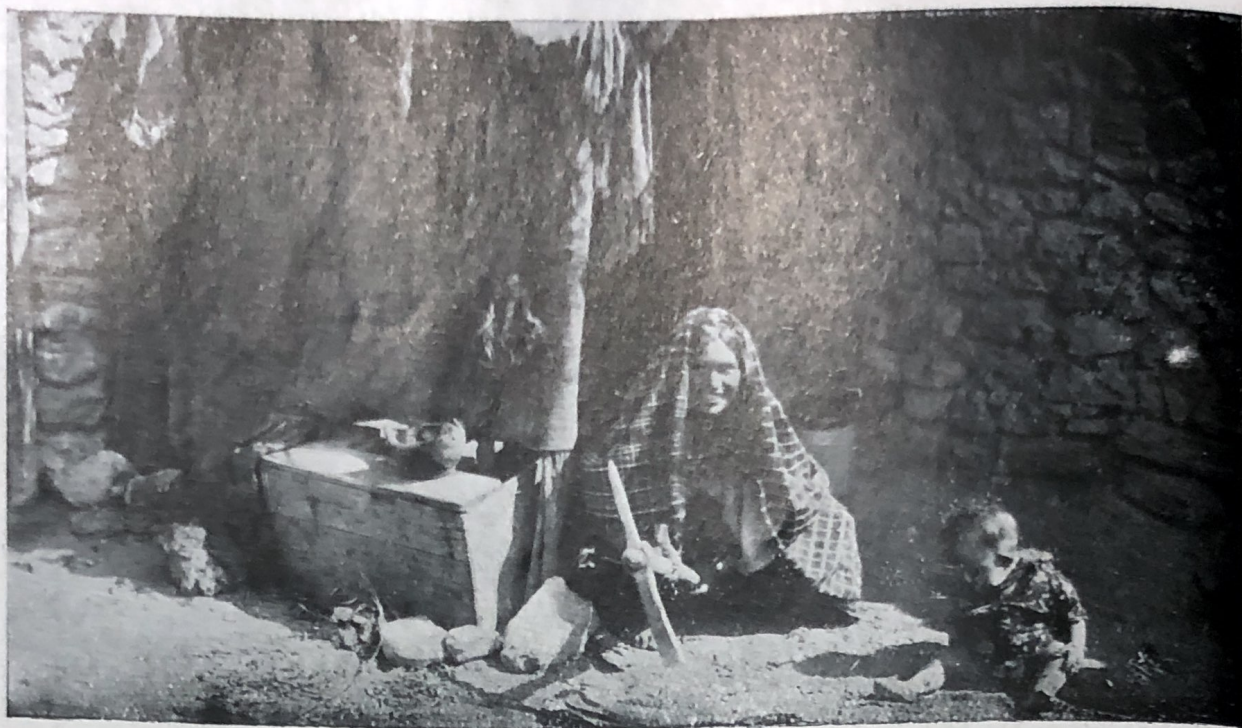
OLINTO MARINELLI.

VEDUTA DELL' OASI DI GADÀMES. - IN PRIMO PIANO LA RIDOTTA ITALIANA CON GLI ASCARI DEL PRESIDIO E LE ANTENNE DELLA STAZIONE RADIO.

GADÀMES, LA PERLA DEL SAHARA

La città più interessante del deserto.

Delle poche città sahariane Timbuctù, malgrado il suo passato splendore, può dirsi una città ormai *addomesticata* tanto la occupazione francese ha contribuito a toglierle gli antichi caratteri; Ghàt, al confine meridionale della Tripolitania, ha appena l'importanza di un luogo di sosta; Murzùk, la capitale del Fezzàn, è una grigia borgata di transito e di commercio, al pari di quelle più remote: Agadèz, Zinder, Bilma e di qualche altro nucleo abitato costituitosi in vari punti del Sahara intorno ai forti francesi. Soltanto Gadàmes, se anche non può neppure lontanamente competere con la prima delle località nominate, tuttavia per le sue remote origini, per l'importanza geografico-politica della posizione, unitamente alle sue particolari caratteristiche, può ben a ragione dirsi la città più interessante del deserto.

Intendiamoci però bene sul significato della parola *città:* i 1500-2000 abitanti del paese (6000 all'incirca ne conta l'intero distretto di quasi 100.000 km²) a mala pena farebbero ascrivere Gadàmes al novero delle borgate. Ma poichè occorre tener presente che in Africa, prescindendo dalle iperboli fantasiose, l'importanza d'un luogo è determinata da più fattori, anche diversi da quello dell'entità della popolazione, possiamo ritenere meritata la qualifica di città pur senza gli aggettivi sonori che le hanno appiccicato taluni. Gadàmes se pure ha qualcosa di « misterioso » ha ben poco di « regale » e l'epiteto di *Perla del Sahara,* si deve apprezzare alla stregua di tanti altri di cui è così prodiga la fantasia araba. È fra le città libiche un tempo abitate dai Garamanti, una delle più antiche, tanto che uno storico arabo (El Másri) non si perita di farne risalire l'origine all'epoca del biblico Nembrod, mentre lo storico Ibn Chaldùn, più positivo, si contenta di attribuirla ai berberi del ceppo *Mádghis.* A parte le reminiscenze leggendarie o storiche, è un fatto che in tempi preistorici la regione doveva essere popolata e forse più

INTERNO DI UNA DIMORA «SARGUI».

fittamente che non ora, così almeno dimostrerebbero le numerose selci lavorate che si trovano lungo gli *uidiàn* fino al limite delle dune del Grand'Erg, selci appartenenti a tutti i periodi, dall'epoca paleolitica alla neolitica e che per nulla si differenziano dai campioni coevi raccolti in Francia, in Italia ed in altre contrade d'Europa e dell'Africa.

Qualunque cosa voglia sostenersi intorno ai possibili cambiamenti del clima sahariano, è un fatto che per un largo giro i dintorni di Gadàmes non hanno sostanzialmente cangiato dall'epoche geologiche più recenti. Le grandi *sébche* e *melláhe* (saline) che infestano il territorio, i densi ammassi dunosi del Grand'Erg che quasi precludono l'orizzonte ad occidente, gli squallori dell'Hamàda el Hòmra che si estende intorno, sono sempre stati da secoli, ed allora come oggi l'uomo certamente fu attratto, più che da ogni altra cosa, dalla ricca sorgente d'acqua che, quantunque salmastra, gli dava modo di poter contrastare alle asprezze della natura arcigna. Così dovette sorgere a poco a poco il primo nucleo di Gadàmes e con attive cure di molte generazioni, svilupparsi la vegetazione che ne forma l'oasi, in altri tempi indubitatamente più vasta e più lussureggiante. Qualcuno favoleggiò di re Hiksos venuti dal delta egiziano ad impiantare una colonia nel luogo, e ad essi attribuì i famosi *senam* o *idoli,* cioè quei ruderi di costruzioni funerarie che in numero di cinque dominano l'arido pianoro che si estende a libeccio della città; ma poichè tali costruzioni, di forma grossolanamente piramidale, sembrano d'un tipo abbastanza comune in tutta la Tripolitania e non ignoto nella Tunisia, pare più logico riferirle a quel popolo che, secondo Erodoto e più tardi Plinio, abitava questa parte della Libia, cioè i Garamanti. In base alle tradizioni locali, gli idoli risalirebbero ad almeno 4000 anni fa. Queste consistono, come è noto, in un paragrafo di Plinio (libro V dell'*Historia naturalis*) che dice come il console Cornelio Balbo nel 18 d. C. si spingesse fino al Fezzàn, sottomettendo, fra l'altro, le città di Garàma e *Cydamus all'incontro di Sabràtha*.

Dai romani agli arabi.

Un'iscrizione trovata dall'esploratore francese Duveyrier, ha permesso di identificare Cydamus con l'odierna Gadàmes accertando fra l'altro che nel 250 d. C. la III legione, ricostituita da Settimio Severo ed acquartierata a Tebessa, aveva un distaccamento anche nella remota città sahariana, cioè assai più oltre di quel *Limes tripolitanus,* corrente poco oltre lo spartiacque del Gebèl, entro il quale la colonizzazione romana ha condensato la propria attività e senza

(*fot. E. Pucci, Tripoli*)

POZZO ARABO. L'ACQUA VIENE ATTINTA MEDIANTE UNA GHIRBA DI PELLE TIRATA DA UN ANIMALE DA LAVORO CHE DISCENDE PER UN PIANO INCLINATO. PER LA MANICA D'EFFLUSSO IL CONTENUTO DELL'OTRE SI VUOTA IN UNA VASCA UNITA AL POZZO E QUINDI È DEDOTTA ALLE CULTURE.

tante divagazioni oziose sull'opportunità o meno di estenderla più oltre.

Sotto i romani Gadàmes doveva essere nè più nè meno quello ch'era fino a pochi decenni fa: un luogo di concentramento dei pochi prodotti locali: piume, pelli, manufatti locali e un mercato di vendita dei prodotti inoltrati dalla costa e precisamente da quella Sabràtha che con Oea e Leptis dette il nome alla regione di Tripolitania. Sabràtha, come dice Plinio, *all'incontro di Cydamus* per la gola di Giàdo (nel Gebèl Nefùsa) era direttamente collegata con l'emporio sahariano e ne costituiva volta a volta lo scalo di rifornimento e lo sbocco naturale verso i mercati italici.

Cessato il dominio romano, le notizie di Gadàmes sono assai vaghe e s'ignora se i Vandali, nelle loro scorrerie sulla costa, si sieno spinti così lontano. Probabilmente la città fu dominata da signorie locali fino all'avvento dei bizantini (VI secolo) sotto il di cui dominio (forse più formale che effettivo) i gadamsini in seguito alle sollecitazioni di Giustiniano, come asserisce lo storico Procopio (« Edifizi » libro VI, cap. II) si convertirono al cristianesimo. A tale epoca risale l'iscrizione greco-libica trovata nel mausoleo funerario d'un capo indigeno, dall'esploratore Vatonne, iscrizione che prova la presenza di greci nella città, come del resto lo confermano gli avanzi che si rinvengono ovunque di colonne scannellate a spirale e capitelli globiformi, di carattere indubitamente bizantino, che facevano parte di una basilica e forse di qualche altro edificio affine, eretti da Giustiniano. Pare anche che uno dei quattro vescovi Tripolitani di quel tempo, avesse per sede Cydamus, ciò che dimostrerebbe che dopo le tre città costiere su menzionate Gadàmes godesse fra i centri interni, di un diritto di preminenza.

Poco più di cent'anni dopo si rovesciò in Tripolitania la prima invasione araba di Amrù el As (1) (642-643 d. C.), invasione che, in un primo tempo, forse non scalfì neppure Gadàmes occupati come erano, i sopravvenuti (del resto neppur troppo numerosi) a sottomettere ed impinguarsi delle ricchezze delle città costiere. La tradizione anzi afferma che intorno a quel tempo la celebre regina berbera

(1) Alcuni autori scrivono il nome Amer Ben el Asi.

(fot. Comando Genio della Tripolitania)

L'ACCAMPAMENTO DEI TUAREGH (SING. TARGUI) SUL PIANORO DEGLI « IDOLI ».

dell'Aurès: Dihia detta *el Káhina,* cioè la profetessa, nelle cui mani era venuta a poco a poco assommandosi tutta quanta l'autorità politico-militare sulle contrade interne (dalla Tripolitania all'Algeria), chiudesse i prigionieri fatti negli scontri vittoriosi con gli arabi, in alcuni sotterranei esistenti in Gadàmes. Comunque sia, la conquista della città (più che conquista fu sottomissione in seguito ad accordo) fu opera di Sidi Òkba ben Hámir detto anche Sidi Bedri, ritenuto un compagno del Profeta. Costui morì verosimilmente, appena condotta a termine l'impresa, e la sua tomba, una bianca *cubba* situata in un angolo del cortile della Moschea omonima, è oggetto tuttora della massima venerazione. Quattro tribù arabe di cui due attualmente estinte, s'insediarono nella città, senza tuttavia riuscire a soppiantare anche in progresso di tempo, i vinti. La religione cristiana che in fondo non doveva aver messo radici profondissime, in un secolo e mezzo, venne invece sostituita con facilità dalla mussulmana, ma non pare con molta fede se, stando al racconto dello storico, ben quattordici volte occorse richiamare le pecorelle al nuovo ovile e non sempre con la sola persuasione!

Dai Sultani di Tunisi al dominio italiano.

Fino al tempo dei sultani Hafsídi di Tunisi (1228 d. C.) dai quali venne a dipendere in seguito, la città non pagava neppure il tributo; il suo isolamento essendo un ottimo mezzo per esimersene. Lo storico arabo El Másri ricorda ben quattro spedizioni inviate contro la città morosa, le quali imprese, se da un lato provano la quasi assoluta autonomia goduta di fatto dalla città, potrebbero d'altra parte far supporre nei suoi abitanti uno spirito eccessivamente battagliero se non si sapesse che i gadamsini hanno una certa predilezione per il *miles gloriosus*. Nell'ultimo secolo l'importanza di Gadàmes come mercato e stazione di transito delle carovane venne a mano a mano riducendosi per il deviare progressivo delle merci verso i nuovi sbocchi più sicuri e più rapidi della Nuova Guinea, nè l'occupazione turca avvenuta nel 1842 e stabilizzata nel 1874, potè ridare alla località un poco della trascorsa floridezza, come del resto non aveva saputo ridargliela durante più di un secolo, la precedente dinastia dei Caramanli, pascià di Tripoli. L'abolizione della schiavitù cui la Turchia dovette a malincuore aderire anche per le sue lontane provincie, fu la vera causa della rapida decadenza della *regina del Sahara,* poichè oltre a costituire la *derrata* principale delle carovane, *l'avorio nero,* era anche il mezzo per procurarsi a buon mercato la mano d'opera per i lavori agricoli, dato che ogni buon gadamsino rifugge, in genere, da tutte le fatiche giudicate servili. Occupata nei primi mesi del 1913 dalle

(fot. Comando Genio della Tripolitania)

LA GRANDE TORRE DI VEDETTA - TROVASI A CIRCA 500 METRI DALLE MURA DI GADÀMES.

nostre truppe, il paese ebbe allora un guizzo di vita, sia per la prospettiva che si offriva ai capi-carovana, di avere ormai sicure le vie di transito senza dover sottostare alle pretese voraci degli scorridori del deserto: i Tuáregh, che per una serie di lavori d'utilità pubblica progettati dal Governo locale, primissimo fra i quali, l'apertura di un nuovo pozzo artesiano che a somiglianza di quelli famosi, oltre la frontiera (Bir Alapetite e Bir Pistor) giovasse ad aumentare la disponibilità idrica dell'oasi, permettendo la riutilizzazione di almeno un terzo della sua superficie, abbandonata per insufficienza d'acqua.

Gli avvenimenti del 14 e 15, frustrarono il generoso programma e Gadàmes abbandonata a se stessa, esposta da una parte alle insidie dei Tuàregh, dall'altra isolata dai suoi sbocchi, è venuta sempre più spopolandosi, tanto che è molto se la popolazione attuale raggiunge la cifra indicata nelle prime righe di questo articolo. Ben è vero che con la rioccupazione avvenuta nel febbraio 1924 da parte delle nostre truppe, parecchi fuorusciti sono già rientrati ed altri ancora se ne attendono; ma finchè Gadàmes non potrà riprendere almeno una parte dell'antica attività commerciale, sarà nelle condizioni di un piccolo proprietario costretto a mangiarsi a poco a poco il proprio capitale.

Miscuglio di razze.

Il gadamsino è nato mercante; l'abitudine di secoli ne ha per così dire plasmata l'anima affaristica. Consuetudini del pari secolari ne dirigono l'attività, la regolano e la vincolano e di quelle è, generalmente, rispettosissimo poichè su di esse si regge l'edificio di mutua fiducia e di probità che è la più bella caratteristica di questi mercanti del deserto. Come i suoi congeneri sahariani, è naturalmente viaggiatore. Viaggiatore s'intende per necessità e non per vezzo che, per vedere una cosa nuova, il gadamsino, come del resto ogni arabo, non muoverebbe un passo; fatto questo che unito a remote rivalità di stirpe, faceva sì che fino a pochi lustri addietro, un cittadino di Gadàmes conoscesse magari Tripoli, Tunisi, Timbuctù ed altri centri remoti e non avesse posto mai piede nel quartiere cittadino appartenente ad altra *cabíla* e non ne avesse la menoma curiosità.

A proposito di questi contrasti occorre tener presente che la popolazione locale è ben lungi dal formare un'unità etnica anche relativamente omogenea. Come in altre contrade della Tripolitania ove invasori e vinti, arabi e berberi, si sono in parte fusi ed in parte sono soltanto conviventi, in Gadàmes si distinguono due gruppi principali equiva-

lenti ad un dipresso per numero, in cui però l'elemento berbero predomina anche come lingua (un dialetto locale) adottata dagli stessi arabi. Per converso i berberi, a differenza di molti loro congeneri del Gebèl seguono il rito religioso *malechita,* le quali identità di lingua e di religione tenderebbero a fare scomparire le diversità delle origini se la gran massa della popolazione, discendente secondo la leggenda dal capostipite Uarnùten, non fosse divisa in due grandi gruppi o *cabìle* l'una all'altra ostili, dei Béni Ulíd e Béni Uazít, a lor volta suddivise in *Láhme* promiscuamente berbere, arabe, con frazioni *marabutiche* (cioè di santi) o *sceriffe* (cioè vantanti un capostipite consanguineo del Profeta).

Fra le varie frazioni non mancano quelle che per tradizione si considerano superiori alle altre; una sorta di nobiltà di un carattere tutto particolare. Ad esempio una *láhma* (gli Ansàr) pretende di discendere da un *ansàr* cioè un *sostenitore* del Profeta e qui l'aggettivo è diventato il patronimico dei discendenti. Un'altra, addirittura da un ramo di quegli Ommiadi che tanto splendore procurarono alla Spagna; altri ancora, da uno dei cinque diffusori della setta abadita (considerata eretica dai mussulmani ortodossi) cioè dal dotto Abû el Munìb el Gadàmsi, sepolto in Gadàmes e una delle glorie locali. Un esiguo numero è composto di Tuáregh Ázgher accampati fuori dell'abitato nei pressi del pianoro degli *idoli,* ben distinti quindi dai sei quartieri in cui è divisa la città. Tre di questi ultimi, i più settentrionali appartengono ai Béni Ulíd, i rimanenti, più verso l'antica cinta ormai diruta, spettano ai Béni Uazít. Il mercato o *suk* quasi in mezzo ai due nuclei serve da punto di contatto fra le due fazioni ora non più tanto irreducibili come per il passato. Nel seno di ciascuna poi, vi sono altre suddivisioni che hanno un vero e proprio carattere di differenziazione di caste. Così gli *Ahràr* o nobili sono i più ricchi negozianti, quelli che hanno viaggiato; molti di loro sono stati educati a Tripoli o a Tunisi e non pochi vi hanno eletto sede. Vengono in seguito gli *Homràn* o discendenti di stranieri uniti a sahariane locali, quindi gli *Sciuascèna* o servi di cui è difficile stabilire l'origine ed il preciso carattere, sono ultimi gli *Atára,* cioè schiavi affrancati, per la maggior parte negri sudanesi o fezzanesi che, con i precedenti, si occupano di tutti i lavori servili. L'oasi, comprendendo in questo termine tutta l'area racchiusa entro il perimetro delle antiche mura, è un capriccioso poligono, nel complesso grossolanamente circolare, con una superficie di forse 1,5 km² suddivisa in oltre 200 giardini. Conta, secondo i calcoli più attendibili da 20-25.000 palme con una densità media quindi di oltre 200 palme per ettaro se si tiene conto che almeno un terzo della superficie (la parte sud-orientale in ispecie) è completamente abbandonata visto che da tempo l'acqua della fonte o per diminuita portata o per mancanza dei lavori di manutenzione dei canali e probabilmente anche per la scarsa disponibilità della mano d'opera assottigliata dalle guerre e dalle emigrazioni, non riesce più a giungervi.

(*fot. Comando Genio della Tripolitania*)
TUAREGH, NEL LORO CARATTERISTICO ABBIGLIAMENTO, IN UNA VIA DELL'OASI DI GADÀMES.

Le culture dell'oasi sono un po' quelle di tutti i giardini sahariani. Poca frutta: aranci, melograni, mandorli, albicocchi e fichi per lo più; la vite è una rarità, verdura e legumi lo sono del pari all'infuori di fave, cipolle ed i soliti peperoni rossi, indispensabile complemento di ogni vivanda locale.

intorno all'oasi e sulle aree degli antichi giardini abbandonati, d'autunno viene seminato l'orzo e più tardi il miglio, ma il prodotto non basta per i bisogni locali, per cui è necessario importare cereali dal di fuori con grave dispendio non sempre in rapporto con le risorse degli abitanti. Come si è visto nella ripartizione dell'oasi, la proprietà è assai spezzettata, ma sarebbe illusorio ritenere che fosse ugualmente ben ripartita. Vi sono delle famiglie che possiedono estensioni inferiori ai 100 mq., altre che condividono la proprietà anche di una sola palma.... situata nel fondo di un terzo proprietario. È infatti una delle caratteristiche più singolari dei paesi arabi, la frequente scissione della proprietà fondiaria da quella degli alberi, ciò che poi porta ad un complicato sistema di servitù prediali, di regole, di formule e non di rado è causa di contestazioni infinite, interminabili che formerebbero la gioia d'ogni azzecca-garbugli amante di questioni eleganti.

Fra le caratteristiche principali di Gadàmes prima fra tutte, è il sistema stradale perfettamente in rapporto con le esigenze climatiche dell'ambiente se pure non con i dettami di una igiene anche di manica larga. Le strade, all'infuori del quartiere degli Ulàd Bellèl (composto di arabi) il primo che s'incontra entrando nel paese, sono tutte coperte, sia con arcate d'un curioso tipo ogivale ma troncato al vertice, che da una sorta di soffitto sorretto da travi e correnti di legno di palma, la cui altezza dal suolo appena sorpassa di qualche decimetro la larghezza della strada. Ciò costituisce una serie di corridoi scuri, tortuosi, resi ancora più angusti da certe sorta di bancate (dokkan) correnti lungo i muri delle case su cui i gadamsini hanno per abitudine di raccogliersi in gruppi a chiacchierare o più spesso a sonnecchiare sgranando la *sibha,* i di cui grani ricordano, ciascuno, le tante perfezioni del Profeta. Tratto tratto, specie di botole ricavate nel soffitto, rischiarano un poco l'ambiente, che potrebbe dare una lontana idea delle catacombe romane.

Nell'intimità domestica.

Anguste, buie sono le porte laterali che conducono nelle varie abitazioni. Generalmente poi tutte le case hanno un ingresso disposto ad *elle* maiuscola, in modo da vietare anche la più fuggevole indiscrezione del passante. Sull'architrave, spesso vi sono alcuni rozzi motivi ornamentali fra cui predominano quelli floreali schematizzati e, soprattutto, tre triangoli riuniti cui gli abitanti attribuiscono una grande efficacia contro la jettatura, ma che più probabilmente, come del resto le lunghe corna adornanti gli acroteri angolari di cui ciascuna casa è provvista, rappresentano antichi simboli religiosi. Ogni tanto qualche piazza scoperta, interrompe l'oppressione dell'andare brancolando nell'oscurità; le più im-

(*fot. Comando Genio della Tripolitania*)

LA CARATTERISTICA DECORAZIONE D'UNA SALA DELLO «SCEICH» TUANÙ.

portanti sono quella detta del gelso (Rabát et Tuta) da un esemplare di questa specie che vi troneggia in una sorta di aiuola e contribuisce ad illeggiadrirla, e quella del *suk* o mercato di poco meno di mille mq. di superficie, delimitata dai muri di due misere moschee che pur essendo le principali della città non hanno alcunchè di notevole se non forse qualche capitello e colonna a spirale d'origine bizantina e la pavimentazione in grosse pietre che qualcuno vuol fare risalire ai romani. Il mercato è certo fra gli spettacoli più caratteristici di Gadàmes ancorchè ben diverso ormai da quello che con così pittoreschi colori avevano descritto il Richardson, il Duveyrier e, fra gli ultimi, il Pervinquière. Vi è d'interessante se non i prodotti (non brillanti nè per abbondanza nè per qualità) la folla varia dei venditori e degli acquirenti. Qui si danno convegno tutti i rappresentanti delle popolazioni sahariane, e qui gli abitanti dei vari quartieri così schivi altrove di frammischiarsi, si riuniscono, si affiatano, trafficano, s'imbrogliano onestamente alla sempre maggior gloria di Allah e del Profeta. Il *suk* adempie insomma ad una funzione, oseremmo dire, *catalizzatrice* fra le varie razze e caste, alla stessa guisa che, si *licet parva componere magnis*, il primitivo Foro di Roma, mescolava e fondeva a poco a poco in una solida unità economico-politica le sparse tribù dei sette colli.

(fot. Comando Genio della Tripolitania)

GADÀMES - PIAZZA DEL GELSO (RABAT ET TUTA). È LA PIÙ GRAZIOSA DELLA CITTÀ. NOTEVOLI LE NICCHIE A FORMA DI FUNGO, NEI MURI CIRCOSTANTI.

La fonte della giumenta.

Ma il pregio maggiore di Gadàmes, l'orgoglio e la vita della città, è la fonte, l'Ain el Fress, cioè *fonte della giumenta*, dalla leggenda che una giumenta battendo lo zoccolo sul terreno ne avesse fatto scaturire il primo zampillo, leggenda comunissima in tutta l'Africa e nell'Arabia medesima.

Dal mercato, vi si giunge in qualche minuto. L'effetto di questa massa d'acqua, sommossa in qualche punto da leggeri ribollimenti è sorprendente. La superficie dell'irregolare rettangolo che costituisce la fonte, può raggiungere i 300 mq. La profondità poi varia da un massimo di 4 metri fino a poco più di uno, lungo alcuni tratti di riva. È dunque un piccolo laghetto cui la fantasia presta volontieri tutte le attrattive immaginabili, soprattutto comparando la distesa ametista con lo squallore del paesaggio circostante all'oasi.

Occorre però non assaggiarla quest'acqua o almeno con palato non troppo memore dell'acqua Marcia o del Serino. Oltre ad essere calda (la fonte è di origine artesiana e probabilmente è parte di quella falda medesima che oltre il confine, a Bir Pistor, i francesi incontrarono fra i 135-150 metri), raggiungendo i 29,5° di temperatura, l'acqua contiene almeno da 2-3 per mille di cloruro di sodio e di magnesio, cosicchè se può costituire un eccellente purgativo, non è precisamente la bevanda più indicata per dissetare chi viene dall'aver attraversato l'Hamàda el Hòmra.

Così com'è tuttavia la fonte costituisce, come si è detto, la vita dell'oasi che viene irrigata mediante cinque *suagai* (canali) di effusione che a lor volta si suddividono in altre diramazioni minori fino a che l'acqua non giunge ai caratteristici quadratini (gedùle) in cui viene ripartito ogni appezzamen-

to destinato a cultura. La disponibilità della fonte, secondo i calcoli di due geologi (il Pervinquière e lo Zaccagna) che ne studiarono il comportamento, può valutarsi ad un 2500 litri al minuto primo, massa cospicua se si considera la regione, ma assolutamente qualche millennio fa i remoti progenitori di questa gente dovevano avere il medesimo aspetto e potevano compiere i medesimi gesti, vi è presso a questa fonte, perduta in fondo al Sahara, una efficacia di rappresentazione d'altri tempi che pochi altri luoghi potrebbero vantare maggiore.

Una magistratura delle acque.

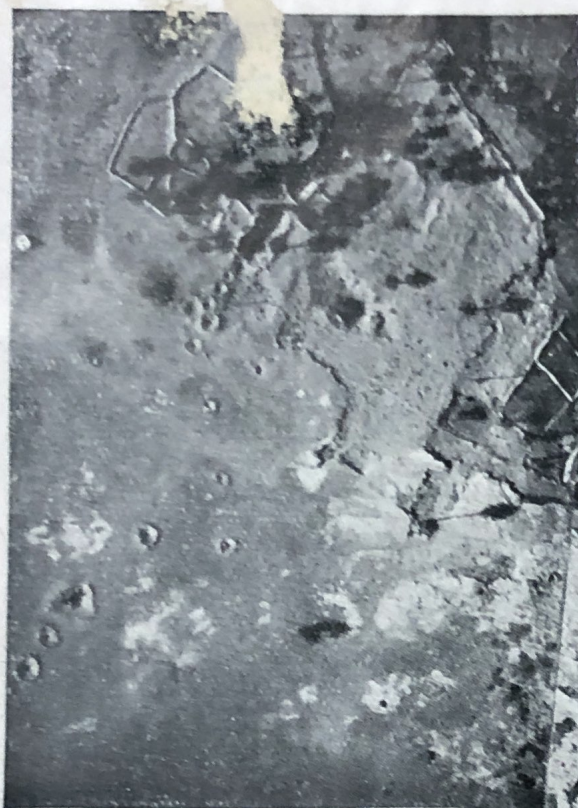
Si sa che una legislazione antichissima, naturalmente consuetudinaria, regolava a profitto di tutti il beneficio delle acque, ma

LO SQUALLORE DEL TERRENO CIRCOSTANTE A GADÀMES (DA UNA FOTOGRAFIA DA AEROPLANO).

insufficiente per irrigare tutta quanta la superficie dell'oasi, sia pure anche con il sussidio di altri due pozzi vicini (la cui acqua probabilmente deriva dalla falda principale) e di una diecina dei soliti pozzi comunissimi in Libia, la cui acqua è ancora più salmastra di quella della fonte, dato che la falda freatica non può essere certo alimentata dall'acqua piovana.

Nulla è più pittoresco delle lunghe teorie femminili, avvolte in paludamenti, spesso laceri, ma acconciati non senza grazia, con in capo le anfore di creta, avviate o ritornanti dalla fonte con la provvista di liquido necessario per gli usi domestici. Se si pensa che

non dovettero mancare i tentativi d'usurpazione specialmente da parte di quei nomadi (i Tuáregh) che accampati oltre la cinta delle mura, rappresentavano, quando l'occupazione italiana non era ancora avvenuta, una sorta di larvata oppressione che si traduceva almeno nella manifesta deferenza che ai Tuáregh dimostrava ogni gadamsino. Allorquando sopravvennero gli arabi e le quattro tribù che seguivano Ókba ben Hámir, vennero ad unirsi alla popolazione indigena, il regime di ripartizione idrica, dice un manoscritto arabo, fu dovuto mutare; e ciò tanto solenne cosa parve, che il ricordo perpetuato oralmente fu introdotto più tardi nelle

[illegible]onache loca[illegible] tualmente vi è una sorta di magistrato delle acque l'*amìn el mà* che ha la suprema direzione di tutte le operazioni che si riferiscono all'acqua. Ai suoi ordini sta un tale che in una nicchia nella piazza del mercato, al cospetto del pubblico, cura il calcolo di un'unità di tempo: il *gadùs* (equivalente a circa tre minuti) conteggio effettuato con una sorta di clessidra piena di sabbia, subito riempita dall'assistente, allorchè il contenuto ne è uscito. Un grido di costui indica che le tante unità di tempo assegnate a Tizio sono trascorse e subito coltivatori di terreni cui spetta il turno e che già stavano sull'avviso, si precipitano a modificare gli sbarramenti di terriccio dei canali, per addurre l'acqua nei propri terreni. È certo che tanta pazienza e tante difficoltà scoraggerebbero da noi l'agricoltore più appassionato al proprio mestiere. Naturalmente i periodi di concessione d'acqua sono pagati con un canone che varia a seconda che il periodo stesso sia usufruito di giorno o di notte (poichè è inutile dire che il lavoro d'irrigazione non ha sosta si può dire da millenni) canone che va a profitto dell'erario.

GADÀMES VISTA DALL'AEROPLANO. LE CHIAZZE BIANCASTRE PROSSIME ALL'ABITATO INDICANO GLI AFFIORAMENTI DI GESSO E CALCARE.

La vita d'ogni giorno.

La vita locale è tutt'altro che variata. All'infuori dei pochi affari che si trattano giornalmente, delle cerimonie religiose nelle moschee e nelle *Záuie* degli *Aissaua* o dei *Senussi;* dei colloqui sommessi, gravi di pause opprimenti che avvengono sotto le vôlte oscure delle vie fra gruppi accoccolati ed avvolti nei candidi ammanti così da sembrare altrettanti fantasmi, altro non v'è di vario nè di piacevole. D'altra parte il mussulmano non sembra desideroso nè dell'una nè dell'altra cosa. Non caffè quindi ove pettegoleggiare non possibilità di compiere quelle turbinose cavalcate che sono la passione dell'arabo, e ciò perchè a Gadàmes cavalli non se ne trovano; il ritmo della vita d'ogni giorno sembra battuto dal passo oscillante del dromedario, il solo mezzo di trasporto in questi luoghi. La vita delle donne (quelle degli Ahràr non si vedono mai) trascorre certo più uniforme di quella degli uomini, confinate come sono sempre nelle case, non uscendo nelle vie se non in casi eccezionali come per la festa del Milùd (natale del Profeta) e a notte fatta per recarsi alla moschea di cui è loro riserbata una parte. Osserviamo incidentalmente come questo fatto risenta in modo particolare delle idee non prettamente arabe le quali non consentono, in tutte le altre contrade della Libia,

alla donna di associarsi agli uomini nelle cerimonie del culto. Vi è però un compenso a questa sorta di reclusione femminile, inquantochè per mezzo delle volte coprenti le strade, le terrazze di cui ogni casa è provvista, sono unite fra di loro (appena delimitate da un muretto divisòrio) per cui, specialmente nell'ora del tramonto, è un fiorire, là sopra, di abbigliamenti sgargianti, un avvicendarsi di richiami ed un trillare di risa. Le donne peregrinano così da un punto all'altro dei quartieri, si scambiano delle visite, si raccontano pettegolezzi e novità (con tutta la sua segregazione la donna araba è sempre informatissima su tutto e di tutti) in una parola cercano d'ammazzare il tempo come lo potrebbero più raffinatamente ma con identici risultati in fondo, le nostre signore del bel mondo.

GADÀMES VISTA DALL'AEROPLANO. GLI IMMEDIATI DINTORNI DELL'OASI.

Di notte poi, specialmente d'estate, la vita o meglio il sonno della città si svolge sulle terrazze trasformate, con il semplice spiegamento di qualche stuoia, in dormitorî.

La temperatura è tale, che sarebbe impossibile trattenersi in quegli angusti covili che sono le camere ordinarie. Il clima di Gadàmes infatti, ancorchè tuttora poco conosciuto nelle sue particolarità, da temperature prossime e qualche volta inferiori allo zero d'inverno, sale in estate, anche oltre i 50° (all'ombra) e per lunghe settimane si mantiene con costanza ammirabile al disopra di 40°. La ventilazione è piuttosto ridotta nella stagione calda e in ogni caso temibile poichè vi prevalgono quelle correnti di S. E. che oltre a portare il soffio rovente dell'Hamàda, sollevano dalle prossime dune un pulviscolo fine ma così denso, da velare perfino il sole e dare al cielo eternamente privo di nuvole, l'apparenza della loro presenza. Inutile dire che di pioggia non ne cade quasi mai (fra il 1913 e 1914 se n'ebbero poco più di 20 mm.) è ben vero che piogge abbondanti sarebbero una jattura per l'intera città costruita in prevalenza con terra battuta e gesso, cosicchè nessuno le desidera; d'altra parte l'umidità che ne deriverebbe per la forte evaporazione di questi luoghi, renderebbe ancor più penoso il clima. Così com'è, si sopporta solo in grazia dell'estrema secchezza dell'atmosfera che in certi casi di ghibli (vento di S. E.) ha una umidità relativa di 5-10 cents. Gadàmes non è dunque climaticamente parlando, l'ideale dei soggiorni africani pur con tutte le sue memorie e quelle indefinibili attrattive che ha ogni luogo poco o punto frequentato dall'europeo. E tuttavia per il viaggiatore che dopo otto giorni di viaggio (provenendo da Nalùt o da Giado) attraverso una delle più squallide regioni dell'Africa, ha potuto gustare con i disagi materiali, l'opprimente monotonia dei paesaggi privi d'ogni vegetazione (se si eccettui il migliaio di palme di Sinauen) l'ingrato aspetto della *sébca* acciecante di Mzézzem, avere un saggio degli orrori della prossima Hamàda el Hòmra, il profilarsi final-

(fot. E. Pucci, Tripoli)
UN «ATARA» (EX SCHIAVO) SUDANESE.

mente sull'orizzonte della striscia nerastra dell'oasi, è oltrechè con curiosità, salutato con gioia. Nè vi è tanto da stupire se altri viaggiatori pervenutivi trovarono, per descriverla, espressioni anche più entusiastiche di quelle che la realtà comporterebbe.

I dintorni di Gadàmes.

Vista da lontano Gadàmes appare come un po' sprofondata in una lieve depressione (la città è fra 330-340 m. sul livello del mare) e fiancheggiata da una sorta di cocuzzolo a sinistra: il Ras Gadàmsi, a destra invece da alcuni rilievi tabulari di colore rossastro.

Avvicinandosi, si delinea la muraglia d'un grigio sporco che sembra cingere tutta l'oasi, interrotta qua e là da qualche torrione quadrangolare. Diciamo *sembra* perchè la difesa è un'illusione; il muro ha ceduto in più punti essendo formato dallo stesso materiale delle case e le porte aperte nella cinta, una mezza dozzina, adempiono più che altro ad una formalità di presenza e ad una funzione di ricordo. Fuori del tratto di cinta su cui sembra gravitare la massa principale dell'abitato, il terreno risale alquanto costituendo una sorta di pianoro dominante di qualche metro l'intera oasi. Su questo è stabilito il presidio militare italiano che dopo otto anni, nello scorso febbraio, rioccupò la città sahariana. Nell'antica sede del *Kaimacamato* turco poco distante, sono gli uffici del comando e, nei pressi, è il campo d'aviazione dove già più volte i velivoli italiani con magnifico ardimento, non essendo cosa agevole lottare contro le turbinose correnti del deserto, sono giunti e ripartiti con ininterrotto volo da Tripoli, compiendo fra andata e ritorno circa 1000 km. di percorso. Oltre le mura, dominato dalle chiome fluttuanti delle palme, si estende il bianco aggregato delle abitazioni fra cui però non si nota alcuno di quei minareti che conferiscono ad ogni abitato africano un carattere particolare. Più oltre, verso occidente (sempre fuori la mura) lasciata a destra la caratteristica porta aperta nella *záuia* senussita, s'incontra il rudimentale accampamento dei Tuáregh, ove la virtù dell'adattamento domestico è spinta al massimo grado fino nei minimi particolari.

Poco lungi sono i ruderi citati al principio: i famosi idoli alti da 5 a 7 metri per due metri e mezzo di lato, i quali tanto hanno

SUONATORI AMBULANTI DI CORNAMUSA E TAMBURELLO.

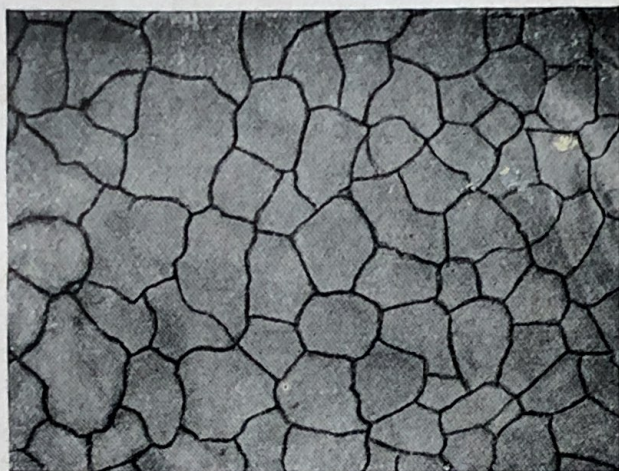
fatto sbizzarrire le fantasie dei viaggiatori e degli archeologi e, un mezzo km. più a nord, la torre che molti attribuiscono ai Romani mentre con molta probabilità deve anch'essa ritenersi un monumento funerario di qualche gran capo locale, forse successivamente utilizzata dai romani quale stazione di vedette. Non si saprebbe infatti accordare con l'origine romana del fabbricato la poca accuratezza della costruzione; ciò tanto più in una opera, che dovette certamente avere un carattere monumentale se, oggi ancora, misura una decina di metri di diametro per cinque o sei di altezza. Basta ripensare agli stupendi mausolei dei Gebèl ai *gasr* (castelli) del Tarhùna, fra cui eccelle il magnifico Gasr Doga, per persuadersi che quando anche i romani non fossero a Gadàmes, come pare evidente, che per necessità politiche e militari e quindi in numero assai ristretto, tuttavia se avessero posto mano ad un'opera di tal mole, vi avrebbero indubitatamente impresso quel carattere che rende ogni loro rudere riconoscibile quasi a prima vista. Qualche km. più avanti, si trova la piccola oasi di Tunìn, squallido aggregato di 200 palme con poche abitazioni che non si differenziano affatto da quelle del centro principale. A quindici km. da questo, descrivendo una sorta di semicerchio, passa la frontiera tripolo-algerina che attende i nuovi lavori di delimitazione verso gli estremi confini della regione tripolitana a sud di Gàt.

IL CARATTERISTICO TERRENO DI UNA SEBILLA. IL DISSECCAMENTO DEL SUOLO HA PRODOTTE LE INFINITE SCREPOLATURE CHE LO FANNO ASSOMIGLIARE AD UN TESSUTO CELLULARE.

Cinque piste principali partono da Gadàmes: l'una volgendo verso occidente e con successive diramazioni allaccia la città ai vari centri del Sahara: Ain Salah, Temassinin ed altre località del Grande Erg. Una seconda per Ghànet e l'altopiano d'Éghele e quindi con un tracciato tortuoso fra le propaggini settentrionali dell'altipiano Tasili, raggiunge Gàt. Una terza fa capo al medesimo centro, ma con un percorso più rapido attraverso l'Edeien (estensioni dunose) di Fugha. La quarta, ha importanza strettamente locale congiungendo Gadàmes alla piccola oasi di Dergi (q. 501) che, con le tre frazioni Tegùtta, Tfèlfett e Màtres, costituisce come un sobborgo di Gadàmes ancorchè ne disti un centinaio di km. La quinta finalmente che dopo aver costeggiato il lato orientale della cinta di Gadàmes volge verso l'acciecante *sébca* di Mzézzem, è di gran lunga più importante. Un ramo che si stacca a sinistra, traversa la frontiera e prosegue fino al posto francese di Bir Pistor (km. 30), quindi collegando i fortini scaglionati lungo la frontiera, raggiunge la Tunisia; l'altro per la piccola oasi di Mzézzem, le dune di El Bab, Saniet Jagub e l'oasi di Sinauen, porta, dopo sette o otto giorni di cammino, a Nalùt o Giado a seconda che da Sinauen si volga verso l'una o l'altra località del Gebèl Nefùsa. Perciò si possono contare una dozzina di giorni di marcia fra Tripoli e Gadàmes; tempo questo che gli autocarri adoperati fino sul Gebèl hanno alquanto accorciato.

Ma finchè i veicoli non potranno giungere a Gadàmes e non l'avranno indissolubilmente collegata con quel mondo civile che ormai sembra aver modificato e ridotto alla grigia mediocrità comune anche Tripoli, come del resto tutte le altre città costiere dell'Africa, Gadàmes ancorchè regina ben decaduta, quantunque spopolata ed ormai trascurata dalle carovane che seguono più brevi e facili percorsi sarà, almeno per tradizione, un poco sempre la *città misteriosa* e questo anche se le ali italiane, sfiorandola dall'alto, hanno potuto immobilizzarne il caratteristico aspetto nello spazio di poche lastre fotografiche. Come tale, attirerà sempre gli spiriti errabondi e avidi forse più di impressioni che di realtà obbiettive, le quali tuttavia sono l'origine ed il mezzo d'ogni rinnovamento fecondo.

AMILCARE FANTOLI.

Le fotografie sono dovute alla cortesia del Comando Genio della Tripolitania e del Comando Aeronautica.

L'ARTE IN CALABRIA:

IL SACRARIO DI ALTOMONTE

Io non credo che esista al mondo altro tempio a cui uno spirito ansioso solamente di quella che un mistico arabo chiamava la santa inquietitudine di Dio possa giungere in più puro stato di grazia per sentire nell'opera d'arte veracemente significato il sogno delle virtù eterne. Il viaggio che bisogna compiere per giungervi, attraverso la solitudine della remota regione Calabra, tra l'amena valle del Crati e le magnifiche asprezze dei monti di San Marco Argentano (l'alpestre e turrita cittaduzza bella ancora dell'arce normanna, della cattedrale fondata da Roberto il Guiscardo e della pinacoteca La Regina) e di Altomonte, pare quasi un viaggio d'iniziazione, come quelli che ci descrivono gli antichi poeti dei religiosi misteri: la bellezza della natura intatta, dove tacciono ormai le discordi voci degli umani contrasti, vi purifica passo a passo con la sua voce santa di concorde armonia, finchè vi pone dinnanzi all'opera d'arte.

Animata nello slancio e nella purezza delle linee appare la facciata del sacrario di Santa Maria della Consolazione di Altomonte — che è il più cospicuo ricordo della dominazione angioina nell' Italia meridionale — con la grande marmorea finestra a ruota ed il ricco portale gotico, che presentano una ricchissima ornamentazione.

(fot. C. Valente)

ALTOMONTE - SACRARIO GOTICO.

La chiesa si trova nel punto culminante della collina, dove sorgeva un tempietto normanno, che cedette il posto alla nuova fabbrica, fatta edificare da Filippo Sangineto nel 1336, sotto la direzione degli architetti provenzali, che vollero qui celebrare l'arte della loro patria lontana. Risulta da una lapide murata vicino all'organo che la chiesetta normanna venne consacrata nel 1072 sotto il nome di Santa Maria dei Franchis. Il sacrario primitivo doveva essere piccolo poichè Filippo Sangineto ottenne dal pontefice Eugenio IV di ampliarlo e di tramutarne il nome in quello di Santa Maria della Consolazione.

Dopo un anno (1337) Filippo Sangineto, figliuolo del valoroso feudatario angioino Ruggero Sangineto — che sostenne nella fulva e poderosa rocca di Belvedere Marittimo un lungo assedio delle truppe di Giacomo d'Aragona e respinse strenuamente gli as-

(fot. Gandolfi)

ALTOMONTE. — PALIOTTI GOTICI FRANCESI DI PERIODO ANGIOINO (SEC. XIII).

solitarii — morti ed i conti Sanseverino invitarono i maestri della Corte di Napoli ad elevare il mausoleo che raccoglie le ceneri di Filippo. Per opera degli scultori della scuola di Tino da Camaino, nell'abside della nuova costruzione, le semplici linee svolgentisi in senso orizzontale del monumento funerario si trovarono accanto alle spezzature, ai frastagli, allo sviluppo degli edifici gotici e riapparvero animate da uno spirito nuovo d'armonia e di eleganza le fiorite trabeazioni e le forme dell'arte toscana. Nel 1343 An-

(fot. Gandolfi)

ALTOMONTE. — TRITTICO DELLA SCUOLA DI SIMONE MARTINI.

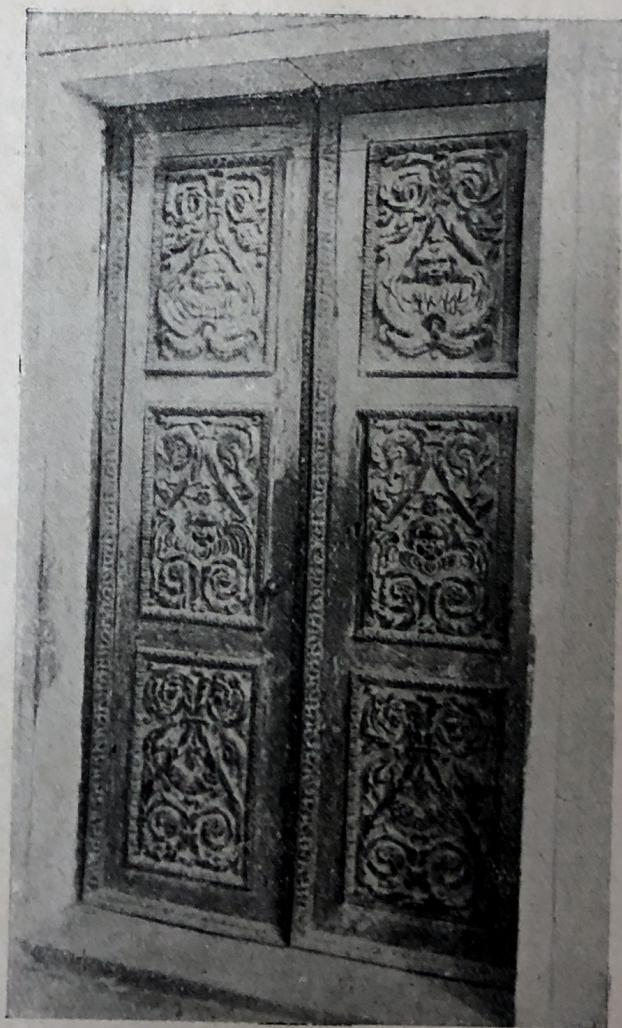
tonio Sanseverino e sua madre Cubella Ruffo — che coi suoi intrighi indusse la regina Giovanna II a fare uccidere ser Gianni Caracciolo — cedettero il convento e la chiesa ai monaci domenicani; e nel seicento da questi frati il tempio fu ridotto in istile barocco, come si vede tutt'oggi, meno l'abside, la torre e la facciata, che sono in istile gotico.

Nel convento di Altomonte riparò e si nascose Tommaso Campanella prima di soffrire la durissima prigionia e le torture, quando gli Spagnuoli e la Chiesa sventarono la sua congiura e arsero vivi vari generosi compagni del pensatore di Stilo. I frati domenicani protessero il compagno ribelle, il cui pensiero era iniziatore dell'avvenire.

(*fot. C. Valente*)
ALTOMONTE - STATUETTA MARMOREA DI SCUOLA PISANA, POGGIANTE SOPRA UNA BASE SEICENTESCA.

***

L'elegante portale di Altomonte è coronato da un fascio di archi acuti e da un architrave leggermente arcuato, sul quale posa la statua della Vergine. Gli intagli delle cornici sono di una sottile eleganza: semplici elementi ornamentali derivati da una flora stilizzata. È un monumento di bellezza, e sulla pietra il sole ha lasciato la sua carezza ardente di sette secoli. La porta è fiancheggiata da un robusto torrione, le cui finestre bifore di leggiadra linea sono miracoli di eleganza e seguono al pari della facciata i modelli francesi. Nell'abside preesistono tracce dell'antica costruzione. Corrono da un lato all'altro gli stalli del coro seicentesco, cui sormontano le sculture del mausoleo nel mezzo. Nel coro due finestre a ruota laterali ed una finestra acuta coronata da archi illuminano le tavole di un trittico della scuola di Simone Martini; una statuetta marmorea della Vergine col bimbo di scuola pisana; le tavole d'alabastro istoriate, che artisti francesi del duecento ornarono di episodii biblici della Crocefissione e della vita della Vergine e di ricchi motivi floreali; le stole, i camici ricamati del cinquecento ed una grande tavola della Madonna di artista locale del sec. XIV. Queste opere sono fra i più notevoli documenti dell'influenza che la pittura e la scultura toscana esercitarono, per mezzo dei grandi maestri, che furono chiamati alla Corte di Roberto d'Angiò, sull'arte dell'Italia meridionale. Fra esse la più importante è indubbiamente il mausoleo di Filippo Sangineto.

Alla scuola senese di Tino da Camaino, di Giovanni e Pacio, si deve questo mirabile monumento funerario, eseguito nel 1337. La architettura ne è semplice ma animata e decorosa; i dettagli monumentali del sarco-

(*fot. C. Valente*)
ALTOMONTE - PORTA LIGNEA DELLA SAGRESTIA.

fago sono concepiti e condotti con piacente espressione di grazia; il movimento delle figure, la varietà dei gruppi, la forza dell'espressione drammatica e del sentimento ci attestano a qual grado di artistica potenza fossero pervenuti gli artefici. Le statue delle virtù cardinali si addossano alle colonne di sostegno poggiando sui leoni accasciati e reggono il sarcofago.

L'urna, nelle facce, è divisa in tante nicchie mediante colonnine adorne di capitelli e di archi rotondi; le sette nicchie della faccia principale sono occupate da statue a bassorilievo; nel mezzo è San Giorgio che uccide un drago, ai lati si elevano sei figure di santi in piedi chiusi nelle ampie vesti. Giace sul sarcofago marmoreo la figura del guerriero. Finissima è la modellatura della testa con uno sfumato, che si nota solo nelle opere dei grandi scultori; severo il drappeggio delle vesti; ha allato la spada; le delicate mani sono unite sul petto in atto di preghiera. I suoi piedi posano su un piccolo cane. Ai lati dell'urna due angioli sollevano le cortine dietro le quali appare la statua del Sangineto; sul baldacchino due guerrieri, forse parenti dell'estinto, sono inginocchiati accanto a due santi, che pregano e volgono lo sguardo alla Vergine benedicente.

(fot. Gaudio)

ALTOMONTE - MAUSOLEO DEI SANGINETO (OPERA DELLA SCUOLA DI TINO DA CAMAINO).

STATUA PROTEZIONALE DEL MAUSOLEO DI ALTOMONTE.

Questo obliato mausoleo, per la nobiltà della concezione e delle forme, per la bellezza delle decorazioni, si può considerare uno dei lavori più completi che il secolo XIV ci abbia dato.

Quando visitai il tempio di Altomonte mi chiesi: da quale dei maestri della scuola di Tino da Camaino fu scolpita questa opera geniale?

Certo nei nobili angioli che aprono il velario, nella Vergine e nei Santi che pregano sul baldacchino, nelle figure delle Virtù che poggiano sui leoni accasciati, negli ampii ripiegamenti delle vesti, nelle arricciature degli orli dei drappi, negli occhi lunghi e stretti e nelle carni levigate io riconobbi le forme e la tecnica della scuola di Tino. Ma un sicuro distacco notai fra le figure allegoriche delle virtù cristiane — che si mostrano impacciate nei movimenti, meno sciolte, come affaticate — e le sculture del sarcofago che rivelano una maggiore perfezione di forme, un senso vivo della semplice e schietta bellezza, e quella vita della figura umana, che fu dai maggiori maestri del trecento ritratta con audacia stupenda di atteggiamenti.

Degna di menzione è anche la statua di scuola pisana che sopra una colonna lignea finemente scanalata a spira si eleva nel coro e rappresenta la Vergine col bambino, opera se non fra le più cospicue della scuola pi-

(*fot. C. Valente*)

ALTOMONTE - CORO LIGNEO.

sana, certo significativa e tale da dare ragione della diffusione di tanti lavori scultorii e della larga azione esercitata da Nicola d'Apulia e da Giovanni Pisano nella penisola.

Un'espressione di dolcezza traspare dal volto della Vergine pensosa, la cui fronte non è cinta della tradizionale corona regale. Il bimbo fissa negli occhi la madre e posa il braccino destro sul seno della Vergine, che accarezza l'altra manina. La statua è alta cm. 80 e poggia su una base seicentesca, che porta lo stemma dei principi Spinelli. Si riconosce la scuola di Nicola d'Apulia nel rigonfiore delle pieghe, nel piegone dell'avambraccio, nello sguardo del putto, nelle lievi infossature delle falangi, nell'opulenza delle forme, nei fregi dorati, nella giustezza delle proporzioni e nella maestria del modellato.

Il trittico che ammirasi nel coro è certo dovuto ad un maestro della scuola di Simone Martini, che seppe unire tutte le grazie della scuola senese ad una finezza veramente meravigliosa di esecuzione. Il viso della Vergine appare trasfigurato: l'anima emerge dall'involucro terrestre. Il dipinto sembra una miniatura ingrandita ed evoca la caratteristica di Simone, che consiste nella ricerca del sentimento piuttosto che nella ricerca della realtà. Uno dei quadretti rappresenta San Ladislao con lo stemma del regno di Ungheria. Questa circostanza ci fa pensare alle lotte intestine che dilaniarono la Corte di Roberto e di Giovanna I per l'ingerenza dei magiari e per le pretese di Andrea di Ungheria. Filippo Sangineto dovette acquistare il trittico per la chiesa della sua terra natale da uno dei maestri senesi in quella Corte dove il Re *da sermone* protesse il Petrarca, Tino da Camaino e molti altri artefici toscani.

Oltre un bel quadro di scuola raffaellesca, raffigurante San Paolo che invita Sant'Agostino, dottore della Chiesa, ad accettare la mitria ed il pastorale, debbonsi ammirare due paliotti marmorei, bell'opera d'arte francese. Ciascun paliotto è di forma quadrata ed è diviso in quindici scompartimenti da archi gotici.

Fra arco ed arco si elevano sottili cuspidi; due meandri adorni di viticci, di rami e fiori, in prevalenza gigli, eseguiti a fori di trapano, dividono ciascun paliotto in tre ordini di nicchie. Nei quadri, coi fatti della vita della Vergine e del Nazzareno, le storie si svolgono da destra a sinistra, dal basso in alto. Sono scene vivacissime di uno scultore che sa raccontare molto bene le storie leggendarie ai fedeli. La prima pala rappresenta gli episodi della vita della Vergine; l'altra illustra la vita di Gesù e la Crocefissione. Le figure sono vere ed espressive; le teste sono grandi e sproporzionate, con grandi occhi ridenti o pensosi e coi capelli inanellati eseguiti dal trapano. Qui l'artista di oltr'Alpe ci insegnò a rendere solo le figure e non il loro ambiente. Questa necessità fu invece intesa, a nostra maggiore gloria, dagli artisti campani e pugliesi del duecento, che scolpirono le lastre marmoree di Santa Restituta in Napoli, la colonna istoriata di Gaeta, i frammenti di Ravello, gli avorii di Salerno e l'arco istoriato di Sessa Aurunca, che mostrano la saturazione dell'antico nella nuova arte campano-pugliese quando gli elementi orientali si erano diffusi nel Mezzogiorno.

CONCETTO VALENTE.

FIG. I - STAZIONE LONDINESE DI VIA WATERLOO: FACCIATA MONUMENTALE

GRANDI STAZIONI PER VIAGGIATORI

Ho una decisa avversione per la rettorica, specialmente per la « rettorica tecnica » che pretende innestare la falsità sulla realtà, il fantastico sul tangibile; tuttavia bisogna convenire che nessuna figura è più esatta di quella con cui le ferrovie di un paese sono paragonate al sistema circolatorio del corpo umano. Se le linee sono le arterie, lasciatemi dire che le grandi stazioni sono i « cuori » che pongono in moto la linfa vitale e la rinnovano nel suo ininterrotto va e vieni.

Nelle grandi stazioni si accentra l'attività ferroviaria delle metropoli ed ivi soltanto, chi ami meditare, pur nella fretta che accompagna tutti i nostri viaggi, riceve l'esatta, completa impressione della grandiosità che il fenomeno dei trasporti per strada ferrata ha assunto nei mille e tutti interessanti aspetti della civiltà moderna. Questi flotti di popolo che senza tregua entrano ed escono dalle porte sempre aperte di una grande stazione moderna hanno un po' dell'idea tormentosa e misteriosa dell'eterno e dell'infinito: questo moto che mai non si arresta più che a fatto dovuto alla volontà umana, fa pensare alla immanenza delle forze naturali che da millenni lasciano cadere dall'alto l'acqua di una cascata o danno la vita ad un fiume perenne.

È per questo che le stazioni in una grande città prendono posto fra i templi che il progresso umano oggidì eleva a se stesso, non lungi da quelli che il sentimento religioso dirizzò al cielo: il Teatro, la Banca, la Borsa, l'Albergo, il Magazzino di mode, la Posta. Nè vale il dire che l'arte impresse alla cattedrale forme di una perfezione che invano cercheremmo in questi templi nuovi. Certo è che nessuna grande città sopporterebbe che la stazione mantenesse aspetto modesto, quale le sarebbe consentito dal lato esclusivamente industriale della funzione ferroviaria. Basterebbe in realtà una disadorna tettoia a ricoverare i treni che giungono e partono e non occorrerebbero decorazioni per una sala, sia pur di grandi dimensioni, destinata ad accogliere i distratti viag-

giatori che attendono di partire, preoccupati di trovare un posto comodo, o di coloro che giungendo altro non desiderano se non di allontanarsi al più presto e andarsene in città pei fatti loro. Considerati a tale stregua questi edifici non meriterebbero nulla più della nuda architettura delle rimesse da macchine o da vagoni. Ma la stazione è tra le ragioni dell'orgoglio cittadino; è il punto in cui accogliamo i visitatori, la località in cui compiamo il dovere primo dell'ospitalità. Da essa chi giunge riceve la prima impressione sulla ricchezza della Città, sull'attività sua, sul suo grado di civiltà. Anche coloro che giungendo in località nuova, per ignoranza o per cinismo non ne visiteranno i monumenti, vedranno sempre la stazione, riportando a casa un giudizio che influirà su tutto il resto. Quanta differenza fra le belle, linde stazioni del Belgio e della Svizzera e quelle delle capitali degli arretrati paesi dell'Oriente!

Milano ha avuto già nella sua attuale Stazione Centrale un degno edificio che quando fu costruito in belle forme architettoniche e con decorazioni murali di un pittore di fama, rispondeva ai bisogni del tempo. Ora che per l'aumentato traffico non risponde più, l'altra stazione da costruire deve stare a quella che abbandoneremo come la ricchezza d'oggi sta alla ricchezza di sessant'anni addietro... In attesa che la nuova stazione milanese entri nella fase esecutiva, c'intratterremo sui principî che si applicano a tutte quante le grandi stazioni, appoggiandoci all'esempio di edifizi analo-

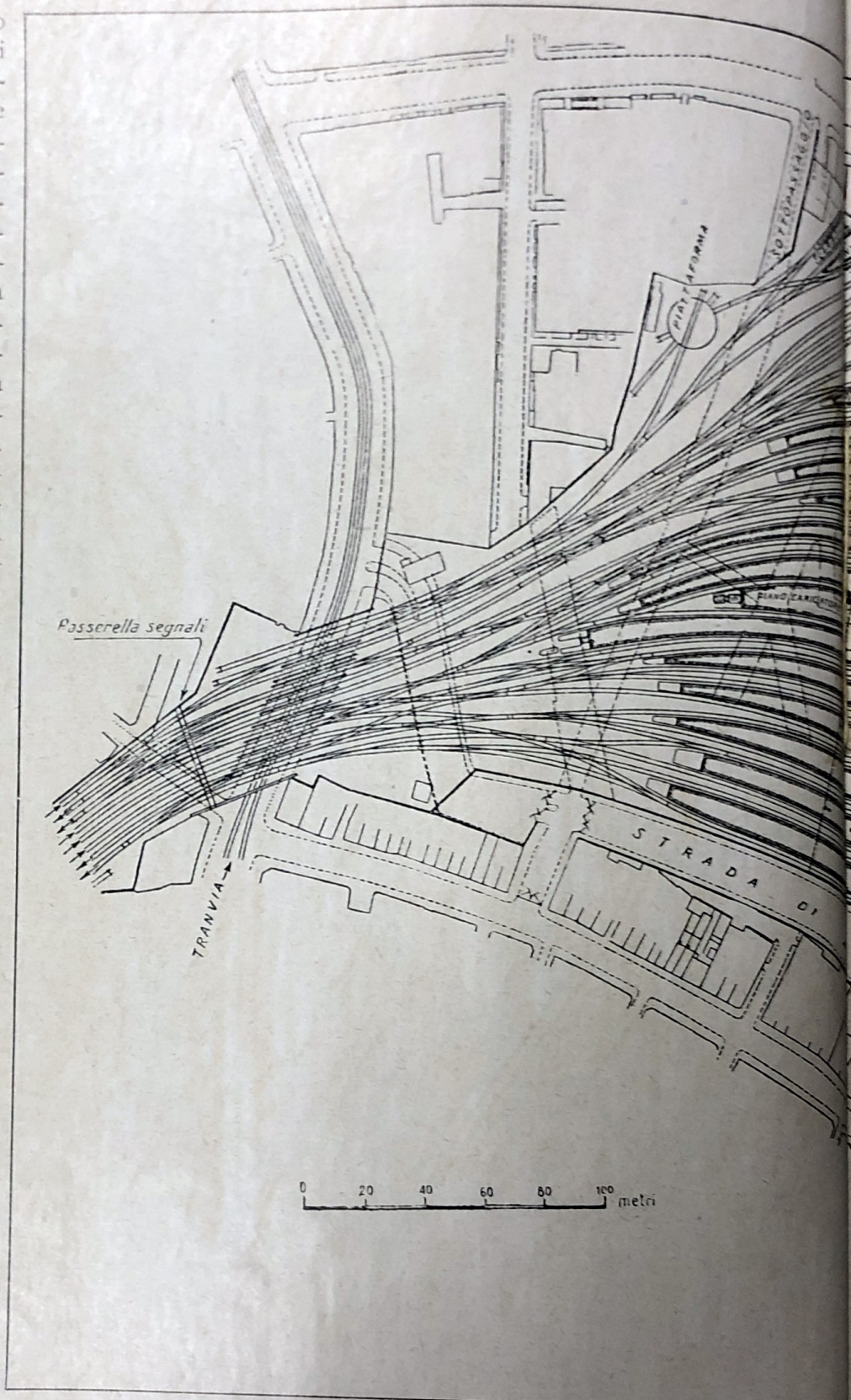
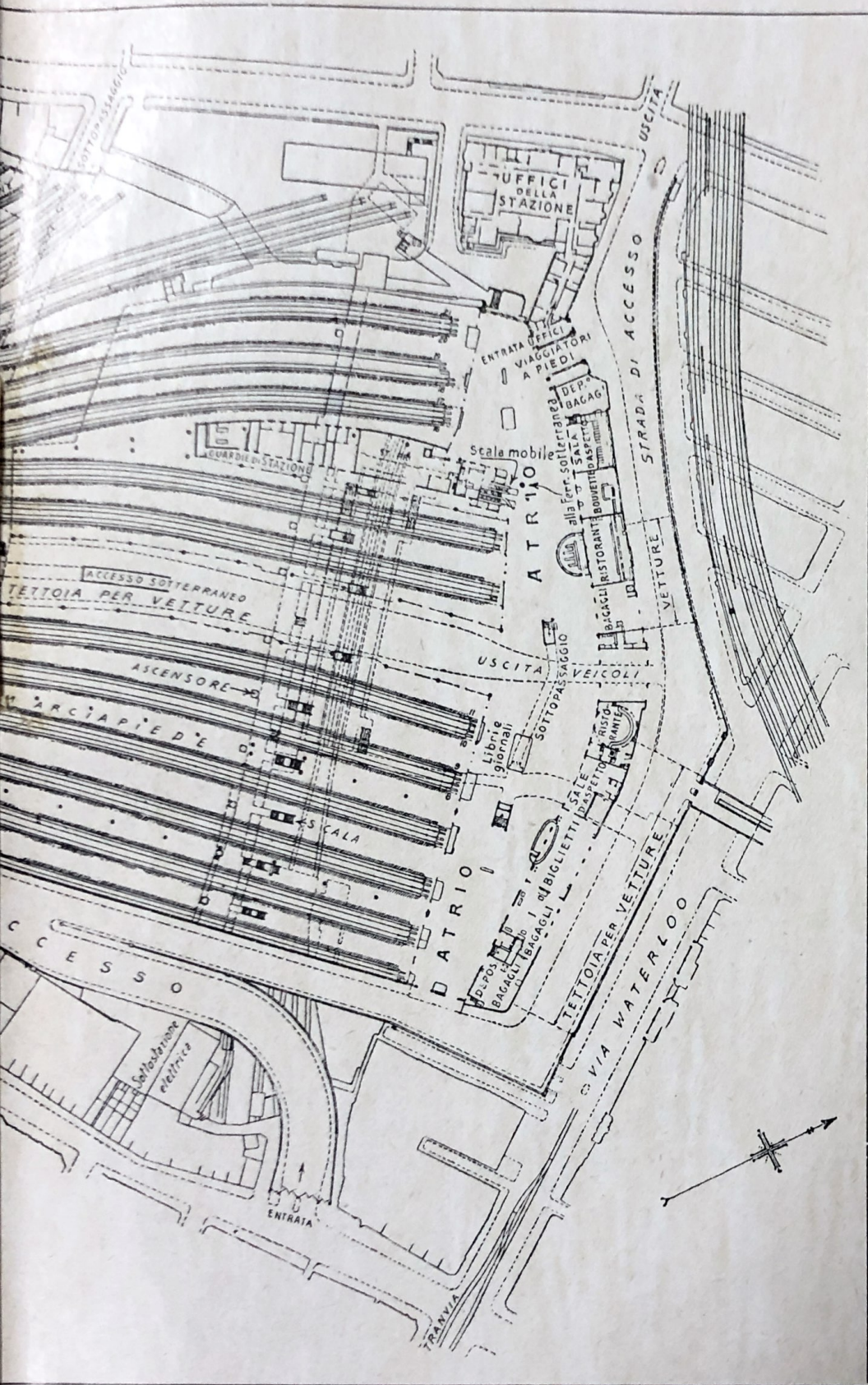



FIG. 2 - PIANTA DELLA STAZION

LONDINESE DI VIA WATERLOO.

ghi sorti in gran numero nell'ultimo trentennio in tutti i Paesi di forte sviluppo ferroviario e al lettore non dispiaccia di far con noi questo breve viaggio fra carrozze, macchine e binari; nè tema d'incespicare nella ghiaia o di essere investito da una colonna in manovra.

***

Le grandi stazioni si giovano in modo straordinario di quello che chiamiamo spirito di organizzazione e che, se non sbaglio a parlar di cose di cui non mi intendo, è sinonimo di ciò che per i filosofi è il « metodo ». È con metodo, dunque, che devono avvenire i molteplici movimenti di uomini, di cose, di macchine in una grande stazione, movimenti che si verificano con imbarazzante contemporaneità, ora divergendo, ora convergendo; ora rapidi, ora lenti, quasi sempre nel tumulto del numero e della eterogeneità. Frenare la volontà delle folle, indirizzarle pur lasciando loro l'apparenza della completa libertà, provvedere a tante svariate esigenze evitando più che è possibile disguidi, ritardi, ristrettezze e lentezze sotto la schiavitù della puntualità al minuto, spesso al mezzo minuto; ecco, nel nostro caso, il compito della organizzazione. E la struttura materiale, la parte costruttiva deve adattarsi a queste esigenze facendo in guisa che nulla manchi al suo scopo; le dimensioni di ciascun locale siano ben calcolate, tutto sia ben preveduto sicchè quell'automa intelligente che è il viaggiatore faccia la sua strada senza incontrare ostacoli e ciò anche quando una cerimonia o una festa, una ricorrenza od

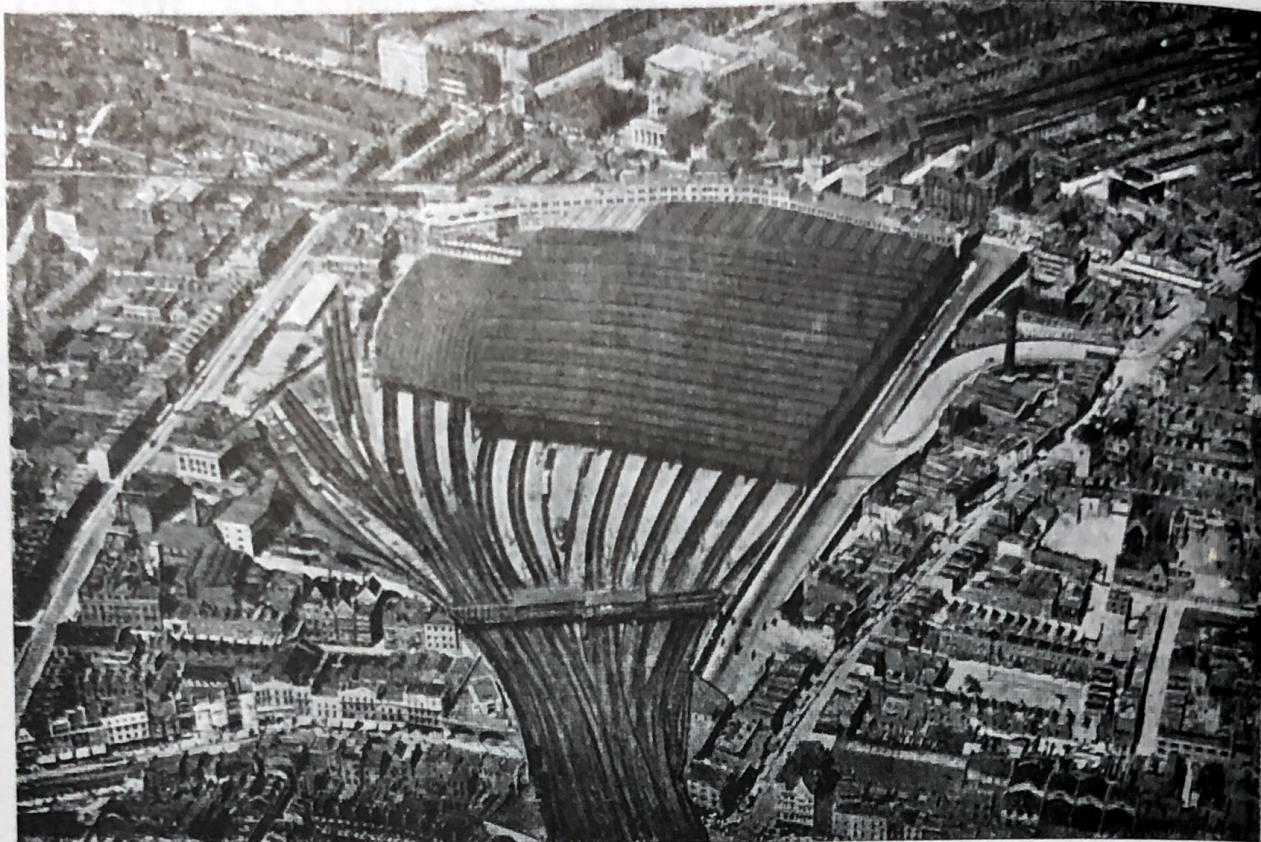



FIG. 3 - LA STAZIONE DI VIA WATERLOO VISTA DALL'ALTO:
SI DISTINGUE LA TETTOIA A VETRI TIPO OFFICINA CHE COPRE TUTTI I MARCIAPIEDI.

un panico improvviso accrescano il flotto di coloro che arrivano e partono in eccezionale misura.

Il pubblico ha un singolare rispetto pel capostazione — il *capo* per antonomasia — appunto perchè intende le difficoltà di organizzazione ch'egli deve superare. I generali in pace od in guerra vedevano nei capi delle grandi stazioni, a parte i segni esteriori che li assimilano ai militari, i loro più preziosi collaboratori; ministri e reali in viaggio stringono volontieri la mano a quel signore vestito di nero e coi galloni al berretto che impersona l'ordine e la regolarità ferroviaria.

⁂

Fermiamoci, dunque, al piazzale, a quell'insieme di binari che distinguereste assai meglio se poteste guardarli dall'alto. La stazione può essere di passaggio come l'attuale Milano Centrale; più frequentemente sarà «di testa» come è progettata quella del Trotter. Sebbene le stazioni di passaggio siano più comode pel movimento dei treni che ha luogo in continuità, cioè senza mutar direzione, si preferisce quasi sempre la disposizione di testa, che obbliga sì i treni a tornare indietro per lasciare la stazione, ma riesce assai più comoda pei viaggiatori.

La struttura fondamentale della stazione s'impernia allora sulla grande galleria che nella nostra seconda figura riproducente il piano della modernissima stazione di Londra via Waterloo abbiamo forse impropriamente chiamata «atrio» perchè si tratta in realtà di una specie di sala dei passi perduti cui gl'inglesi dànno la denominazione intraducibile di «*concourse*», località centrale alla quale mettono capo tutti i servizi e tutti i treni. Al di qua, verso la città, le sale di aspetto, la vendita dei biglietti, la consegna dei bagagli, che insieme costituiscono il corpo di fabbrica principale la cui architettura dà l'impronta artistica all'edificio; al di là i marciapiedi, destinati a servire i binari dei treni in partenza e in arrivo. Marciapiedi portati con una lieve rampa al livello del pavimento delle vetture, secondo la razionale pratica moderna che rende più comodo e rapido l'incarrozzamento.

È raro che la stazione si tenga al livello stradale: ciò interromperebbe il transito sull'amplissima zona occupata. Il piazzale si pone o sopra o sotto il piano delle strade comuni che possono in tal modo conservare

FIG. 4 - IL GRANDE ATRIO O "CONCOURSE, DELLA STAZIONE DI WATERLOO, MENTRE È AFFOLLATO.

la loro continuità. Alcune stazioni sono a due piani, come quella Centrale di New York, la più grande di tutti gli Stati Uniti, illustrata da parecchie delle nostre figure. In tal caso un piano, generalmente il superiore, è destinato alle linee principali di lungo percorso; l'altro, l'inferiore, serve alle linee vicinali di breve percorso. Questa separazione, che si è imposta anche nella nostra vecchia stazione di Milano colla creazione delle stazioncine Est ed Ovest, è quanto mai opportuna. Il traffico a breve distanza è più voluminoso, ma ha minori esigenze: è fatto con treni brevi sebbene frequenti, talvolta ha una o due classi sole; non vi sono bagagli che in piccolissima quantità; il materiale fa di seguito parecchi viaggi prima di subire la lunga sosta per la pulizia e la piccola manutenzione. La rapida circolazione del materiale s'impone al punto che a New York non hanno esitato a costruire come un anello tranviario, tutto scavato in galleria, per portare le carrozze dalle linee di arrivo dove sono state vuotate a quelle di partenza per essere di nuovo riempite, senza alcuna perdita di tempo.

Il traffico a lunga distanza si alimenta con

FIG. 5 - STAZIONE DI VIA WATERLOO: I MARCIAPIEDI SOPRAELEVATI E LA SEGNALAZIONE IN PARTENZA.

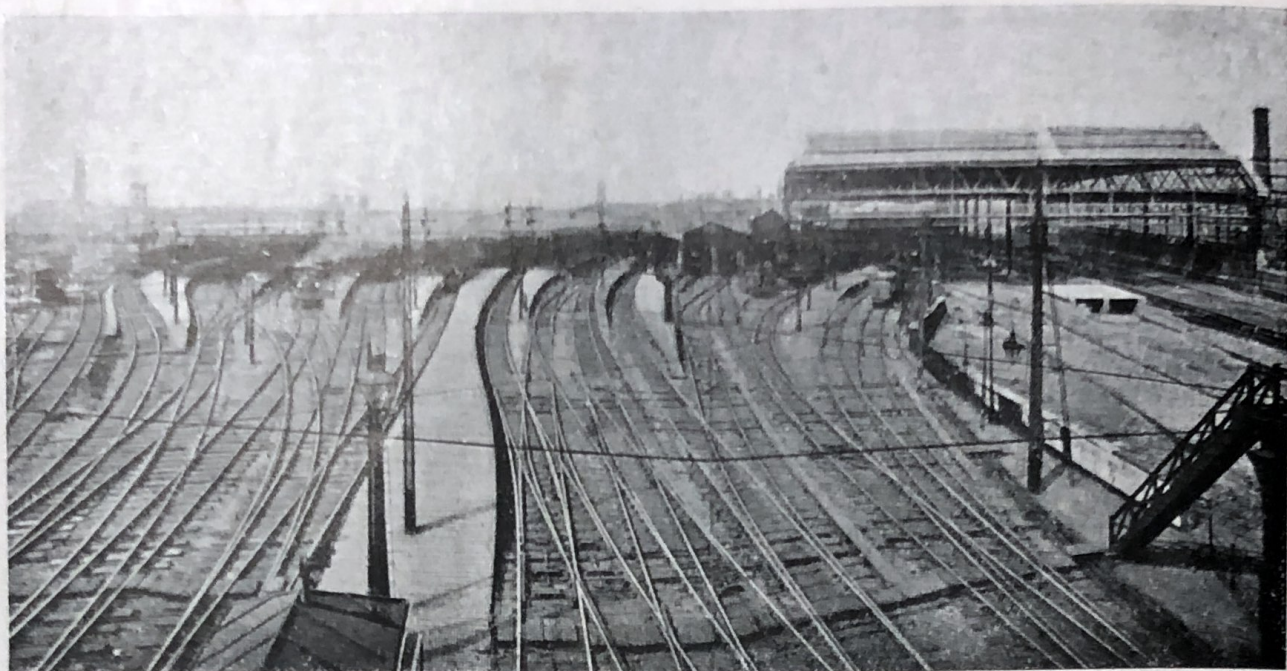



FIG. 6 - STAZIONE DI VIA WATERLOO: LE LINEE DI RICOVERO FRA I BINARI DI CORSA E I MARCIAPIEDI.

treni di molti veicoli susseguentisi a lunghi intervalli sulla stessa linea; il materiale, dopo un va e vieni, rimane fermo in stazione per parecchie ore. Questo materiale dev'essere pulito, riparato, ricomposto in ordine diverso. Di qui la necessità di avere oltre la zona dei marciapiedi una serie di binari ove vengono ritirate le carrozze appena i viaggiatori le abbiano abbandonate. Più questo ritiro è rapido, meglio la stazione è utilizzata. Se in un'ora giungono ventiquattro treni e i binari destinati a riceverli sono otto, non vi sono in media disponibili fra due arrivi più di venti minuti per la discesa dei viaggiatori col contemporaneo scarico dei bagagli e il ritiro del treno sulle linee di ricovero, che avviene con un movimento di retrocessione. La ricchezza e la razionale disposizione delle linee di ricovero hanno una grande influenza sul funzionamento delle stazioni.

Oltre queste linee di ricovero sono i binari di corsa che giungono dalle diverse direzioni e che s'innestano ai binari di stazione in guisa che tutti i marciapiedi possano all'occorrenza indifferentemente servire a ciascuna direzione in partenza o in arrivo, il che non toglie che pel comune servizio ogni binario abbia destinazione fissa.

Queste varie zone della stazione sono individuate da una serie di segnali posti su apposite passerelle che comandano i movimenti dei treni. Ai segnali esterni di protezione seguono quelli di entrata che regolano l'accesso sul bi-

FIG. 7 - UNA PARTICOLARITÀ DELLE STAZIONI INGLESI: "CABS", ED ONMIBUS SOTTO LA TETTOIA.

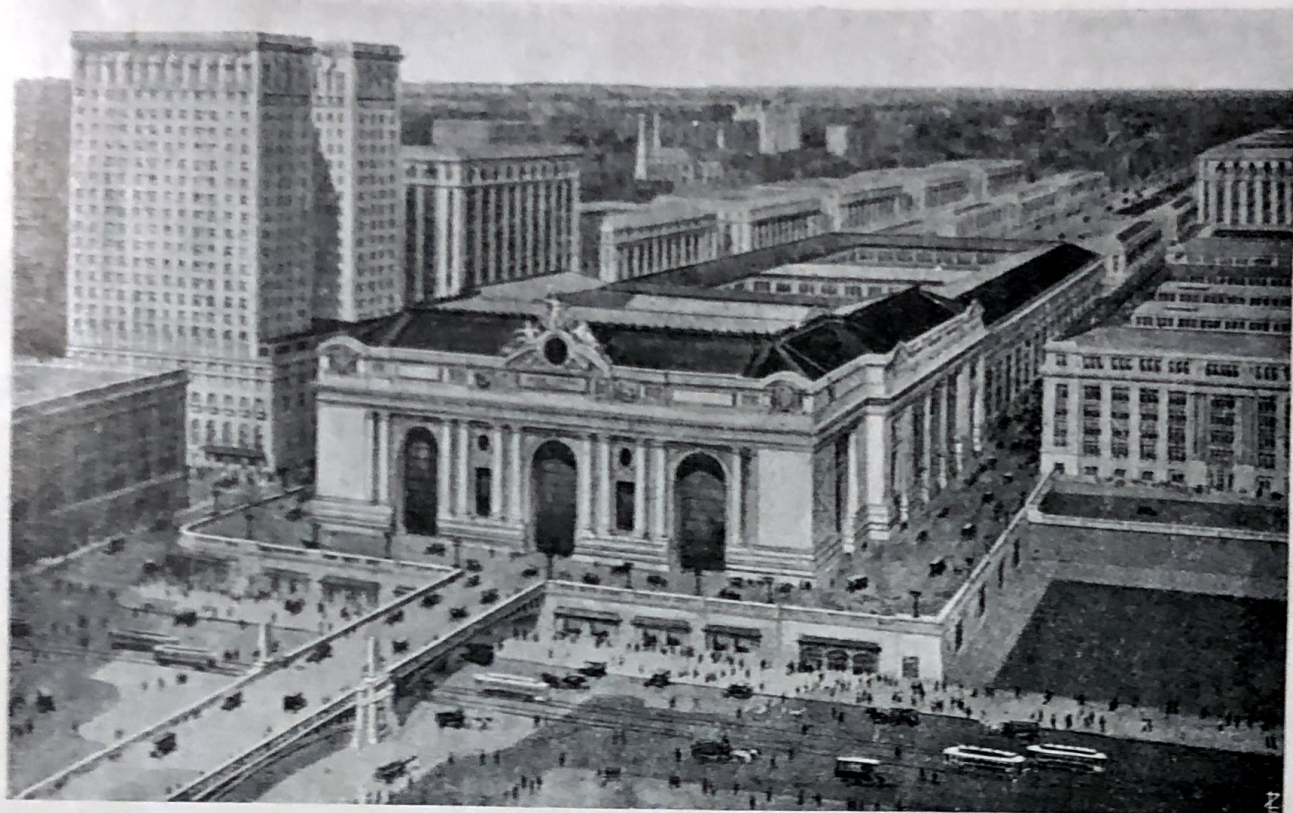



FIG. 8 - LA MONUMENTALE STAZIONE CENTRALE DI NUOVA YORK FRA I GRATTACIELO DELLA "MADISON AVENUE"

nario assegnato a ciascun treno; analogamente si hanno segnali di partenza e di uscita che permettono di individuare l'itinerario attraverso il piazzale dei treni che si allontanano.

Torniamo verso la parte anteriore della stazione, al fabbricato che più interessa i viaggiatori. Il problema di maggior difficoltà è quello di regolare l'entrata e l'uscita che debbono mantenersi quanto è possibile distinte, in maniera da non avere mai l'incontro di correnti in senso contrario. Sottopassaggi, scale, rampe debbono essere destinati esclusivamente o per coloro che entrano o

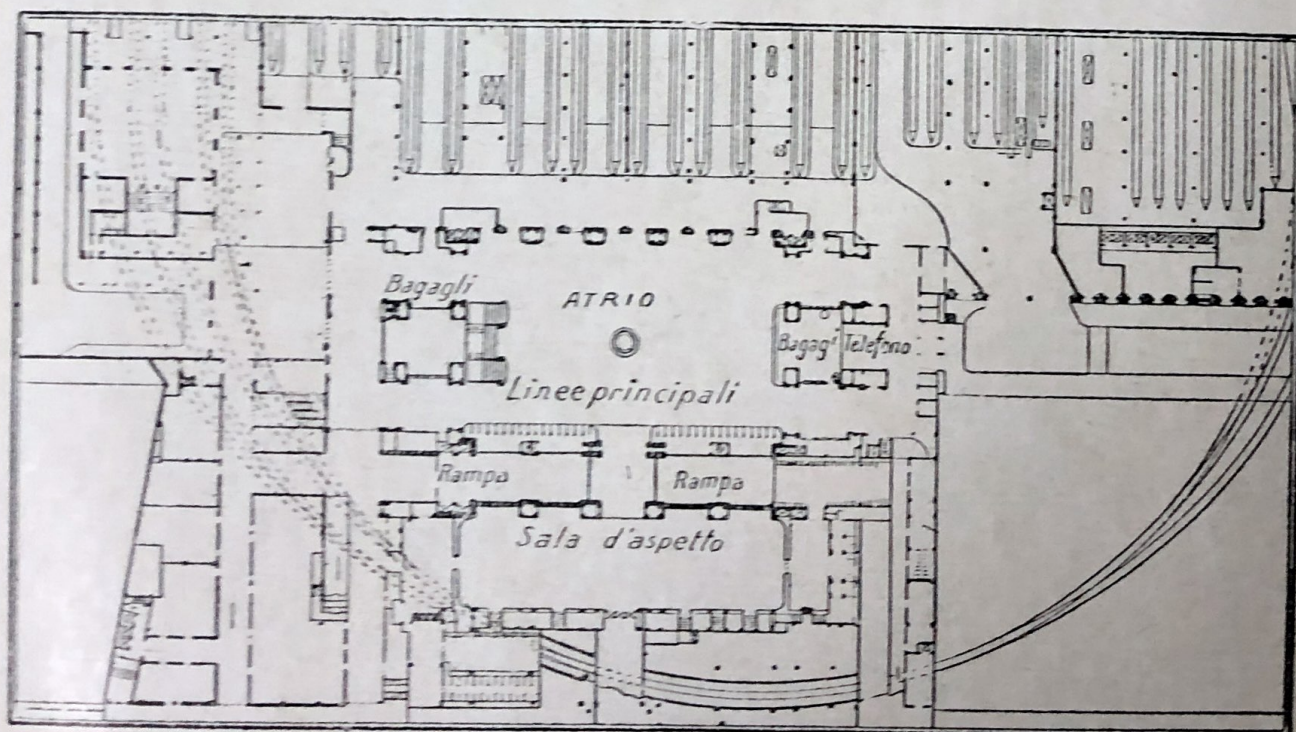



FIG. 9 - LA STAZIONE CENTRALE DI NUOVA YORK: PIANO SUPERIORE DESTINATO ALLE LINEE PRINCIPALI.

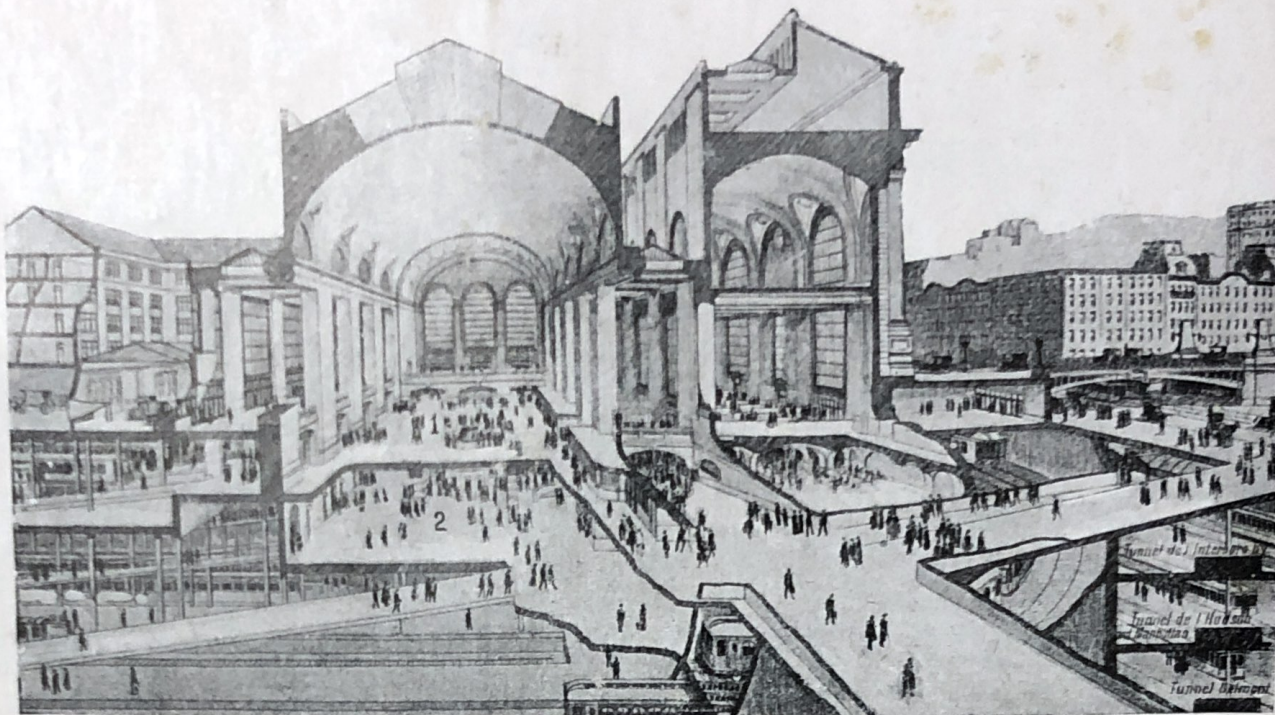



FIG. 10 - SEZIONE DELLA STAZIONE CENTRALE DI NUOVA YORK CHE MOSTRA LE RAMPE DESTINATE A UNIRE IL PIANO DELLE LINEE PRINCIPALI (1) E QUELLO DELLE LINEE VICINALI (2) COLLA SALA DEI PASSI PERDUTI E COLLE METROPOLITANE.

per coloro che escono. È bene poi che sia tolto ogni ostacolo alla rapidità del percorso e sorge quindi il problema di abolire le scale fra i due o più piani della stazione; il che, come mostra la nostra medesima figura, si può fare con rampe opportunamente disposte. Ma non sempre vi è lo spazio per le rampe e allora si ricorre alle scale mobili, le quali permettono di salire o discendere senza far fatica. Le nostre figure 12 e 13 mostrano come queste scale mobili sieno composte e come funzionino. Le due preoccupazioni maggiori del viaggiatore che parte sono la registrazione dei bagagli e l'acquisto del biglietto: occorre che l'una come l'altra operazione si possano fare con precisione e rapidità, cosa a quanto pare difficile se, in Italia almeno, nessuna grande stazione si salva dalle code. In Inghilterra, come abbiamo visto, si permette al viaggiatore di entrare nella grande galleria ed ivi acquistare il biglietto: il sistema continentale in-

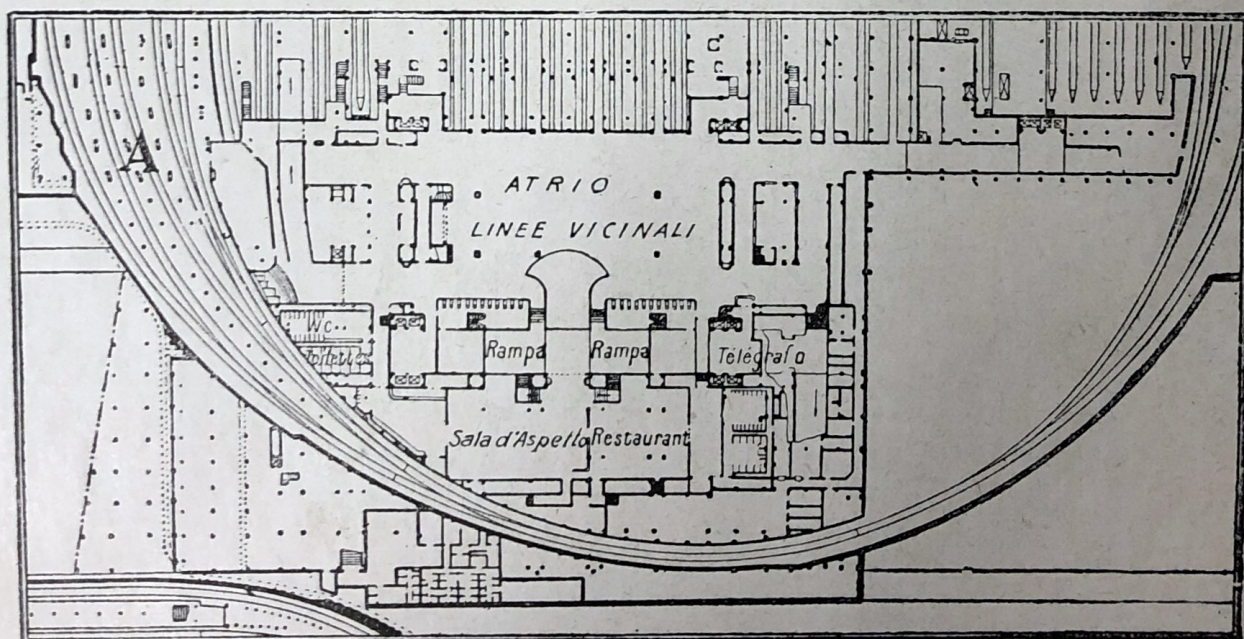
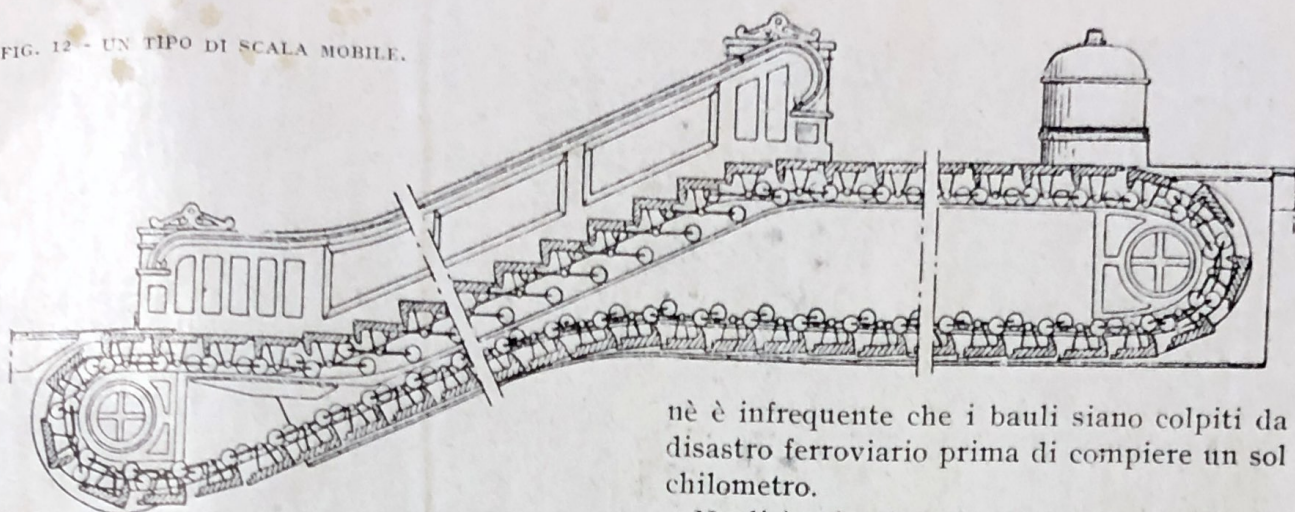



FIG. 11 - LA GRANDE STAZIONE CENTRALE DI NUOVA YORK: PIANO INFERIORE DESTINATO ALLE LINEE VICINALI, COLL'ANELLO DI CONGIUNZIONE FRA LE LINEE DI ARRIVO E QUELLE DI PARTENZA.

FIG. 12 - UN TIPO DI SCALA MOBILE.

vece è che il viaggiatore, finchè non è in possesso del biglietto non possa penetrare nelle sale di aspetto, nè avvicinarsi ai treni. Da noi perciò oltre alla galleria che guarda i marciapiedi vogliamo un atrio biglietti, di grande ampiezza (vedi Milano, Roma, ecc.) ove il cittadino acquista col biglietto la legittima veste di viaggiatore.

Il viaggiatore col biglietto va al treno da sè, sostando se vuole nelle sale di aspetto, il bagaglio ha bisogno di esser portato al treno e noi lo facciamo con carrelli preistorici che corrono a cacciarsi fra le gambe dei partenti, nè è infrequente che i bauli siano colpiti da disastro ferroviario prima di compiere un sol chilometro.

Negli impianti moderni si evita che il percorso dei bagagli sia lo stesso di quello dei viaggiatori, ricorrendo a gallerie od a passerelle allo scopo di eliminare per quanto è possibile l'ingombro dei marciapiedi. Spesso fra due binari attigui si pone un marciapiede destinato ai servizi, cioè al carico dei bagagli, alla sostituzione delle batterie di accumulatori per l'illuminazione elettrica, ecc. Lo stesso dicasi per la posta, che tanto contribuisce alla classica confusione delle stazioni nostre. Di solito si ricorre a trasportatori meccanici a tela continua od a sistemi simili che permettono di ridurre la mano d'opera e di raggiungere notevole rapidità nelle operazioni.

FIG. 13 - SCALA MOBILE IN FUNZIONE.

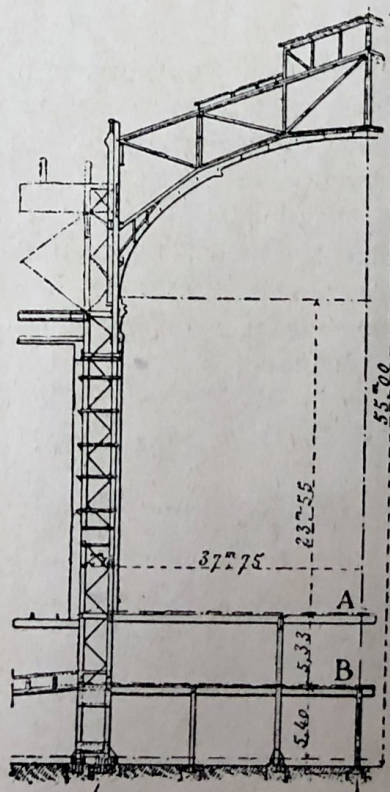



FIG. 14 - STAZIONE CENTRALE DI NEW YORK: TETTOIA DELLA GRANDE SALA DEI PASSI PERDUTI.

FIG. 15 - SALA D'ASPETTO DELLA STAZIONE CENTRALE DI NEW YORK.

moderna stazione londinese di via Waterloo, riprodotta nella nostra seconda figura, mostra chiaramente come le vetture possano per vie sotterranee circolare attorno e dentro la stazione.

Noi lasciamo le carrozze fuori la stazione e di solito all'aperto: la tendenza moderna è di destinare ad esse una tettoia che può anche far parte integrante dell'edificio e costituire come un porticato o una galleria posta sul davanti del fabbricato, difficoltà questa non lieve dal lato architettonico, tanto più che bisogna pensare a servire insieme le correnti di viaggiatori in arrivo come quelle dei viaggiatori in partenza.

Uno dei problemi costruttori più difficili per una stazione è quello della copertura. Una volta erano di moda le grandi tettoie, che coprivano insieme binari e marciapiedi, servivano assai bene a completare l'architettura della stazione colle loro arcate monumentali. Poi si notò che queste tettoie raccoglievano il fumo, duravano poco perchè il ferro ne era corroso e si trovò che era il caso di sostituirle con leggere tettoiette da marciapiede, che fanno circolar l'aria e non ingombrano e importano poca spesa. Colla tettoia o senza tettoia? Ecco un punto interrogativo che potrebbe alimentare una interminabile discussione.

Ma chi fa un lungo viaggio giunge alla stazione e ne riparte in carrozza od in auto: non bisogna dimenticare di trovare una disposizione pel ricovero delle vetture. Gli inglesi tengono molto a questo; perciò nelle antiche stazioni *cabs* od omnibus sono ammessi sotto la tettoia in guisa che possano portarsi in prossimità dei marciapiedi. La pianta della

FIG. 16 - SEZIONE TRASVERSALE SULLA STAZIONE CENTRALE DI NEW YORK IN UN PUNTO IN CUI AMBO I PIANI RIMANGONO SOTTERRA.

A costo, però, di sembrare affezionati al passato, pensiamo che una grande tettoia rappresenti sempre un elemento di decorazione e di comodità da non disprezzare. Colla lunghezza dei treni moderni è troppo voler coprire con una sola tettoia tutta l'estesa dei marciapiedi; ma bisogna coprirne la maggior parte per lasciar il resto sotto la semplice protezione delle tettoiette. Va da sè che è pure questione di clima; noi possiamo ridurre le spese di copertura e lasciare che il bel sole italiano saluti con tutta la sua vivacità il viaggiatore che viene dai paesi brumosi; nessuna forma migliore di ospitalità che questa, fatta di cielo azzurro e di aria tiepida, anche quando il calendario promette nebbia e geli.

FILIPPO TAJANI.

LUCIGNANO - VEDUTA DALLA FORTEZZA: A DESTRA LA ROCCA, NEL CENTRO LA COLLEGIATA, A SINISTRA IL PALAZZO COMUNALE, LA CHIESA E IL CONVENTO DI S. FRANCESCO.

LUCIGNANO DI VAL DI CHIANA E IL SUO MUSEO

Miracoli di questa terra d'Italia. Lucignano è un borgo d'ottocento abitanti: e tante sono le sue ricchezze d'arte, che senza spogliare nessuna delle sue chiese o dei suoi oratori, ha potuto mettere assieme un museo inaugurato questo anno. Se lo possedesse sarebbe la gloria, lo stupore e l'amore di qualche grande città americana, che gli avrebbe costruito certamente un palazzotto di marmi. Ma Lucignano per il suo museo aveva in serbo qualche cosa di meglio; un bel convento trecentesco, tra la residenza comunale e la chiesa francescana.

Il museo vi si è allogato. Dalle grandi finestre entra una luce che nel riflesso si inverdisce e s'acquieta e la veduta larga e dilungata della Chiana. Lucignano è su un estremo sprone dei monti tra l'aretino e il senese, che si incunea nel mezzo della valle. Dietro, i monti lo incalzano e lo serrano; ma per tre lati, a tondo, esso dal suo balcone domina il territorio. Sotto, la valle ondeggia ancora su per il dorso delle ultime costarelle che a poco a poco si acquattano e spianano, si allontana nella distesa pigra e rasa, e poi risale velata ed azzurra fino a un orlo d'altri monti che laggiù nel fondo la cerchiano. Sulle coste di questo bordo, giro giro, castelli e piccole città famose: Castiglion Fiorentino, Cortona dove nacque il Signorelli, Città della Pieve dove nacque il Perugino, Chiusi, Montepulciano, Sinalunga,

LUCIGNANO - LA ROCCA SENESE.

LUCIGNANO - ....ARCHI SOPRAVALICANO I VICOLI E LE RAMPATE...

E nel mezzo il grande specchio del Trasimeno, che si colora in perpetuo delle nuvole che passano e de' cieli che stanno.

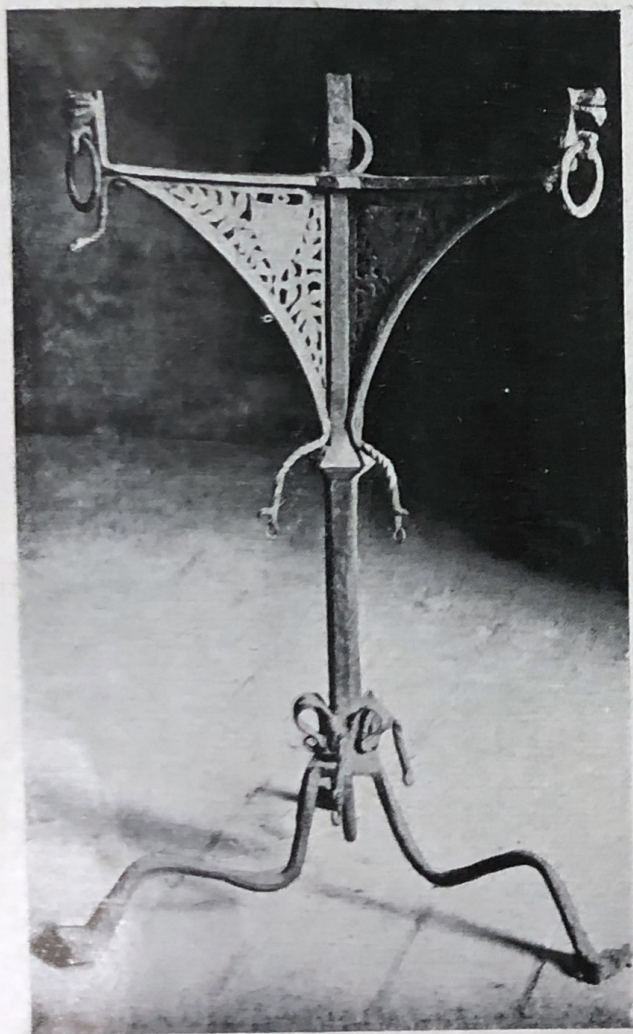
Sulla cresta del suo sprone, nel cerchio delle sue mura ovali, Lucignano ha vissuto la vita agitata ed oscura delle piccole comunità: ed è stato testimone di molta storia illustre. Arezzo e Siena prossime, più lontane Firenze e Perugia, nato in una zona che per lungo tempo fu di incerto dominio delle quattro città, ha risentito di tutti gli ondeggiamenti della mobile e instabile politica medioevale. Le quattro città gli furono a volta a volta alleate, nemiche e padrone. Fu preso e si dette, si ribellò e fu sottomesso, pagò tributi e ruppe promesse, pronto a svincolarsi dall'uno per legarsi con l'altro, secondo i suoi interessi richiedevano; poi, dai primi del quattrocento fu quasi senza interruzione sotto la giurisdizione di Siena, e quando questa cadde, con tutto lo stato della vecchia repubblica fu nel dominio dei Medici e dei Lorena. Siena per meglio tenerlo gli costrusse sul cerchio delle mura la ròcca turrita, e i Medici un po' discosto, gli misero a guardia una fortezza bastionata. Ma sulla ròcca chiusa e muta, quasi nessuno ora più sale; intorno alle torri le rondini sole tessono la rete de' loro voli e de' loro stridi; e su la fortezza si impiantarono, e ne restano le torrette dirute che da lontano si pigliano per chi sa quale misterioso arnese di guerra, due mulini a vento. Ammonimento e contrizione per la nostra superbia: storia degli uomini, vento che passa.

Borgo agreste, fuori delle grandi vie di comunicazione, ora come allora i giorni scorrono sopra le sue case in lentezza, in silenzio e in solitudine, come sopra gli oliveti che lo circondano. Le sue pietre bevono la luce e il caldo del sole, e respirano l'aria e gli aromi che vengono dalla piana, dal Trasimeno, dai monti, come fanno le zolle delle sue piagge. Nelle strade che s'allungano dall'una porta all'altra, ne' vicoli e nelle rampate che le allacciano di traverso, i muri son rozzi di pietrame non

LUCIGNANO - .... MA DOVE PACE E SILENZIO ACQUISTANO UNA QUALITÀ QUASI RELIGIOSA È NEL CULMINE DEL DORSO, DOVE I PADRI COSTRUIRONO, ACROPOLI CAMPAGNOLA, LA CHIESA E IL PALAZZO.

scalpellato, umidicci qualche volta nella strettura, con gran ciuffi d'erba nelle commessure erose. Archi travalicano, orti pensili fanno accapare dai parapetti i loro tralci, alle finestre chiome di garofani traboccano dai vasi tenuti ne' cerchi di ferro. Là dentro le vicende più clamorose son quelle della luce e dell'ombra, quando il sole vi si caccia e vi batte, tocca, girando, una dopo l'altra, porte e finestre, taglia in due colle sue razzate violente aria, lastrici e case. I carri rossi de' bovi, dipinti a immagini di santi e a ciocche di fiori, salgono a portare, quando vien la stagione, i fieni, le granaglie, le uve. Ogni rumore vi suona chiaro, senza che un altro lo sopraffaccia: uno strettoio cigola, un legnaiolo martella, una donna fa la nenia, una campana rintocca. Tra l'uno e l'altro il silenzio mette le sue pause. E le notti serene quando l'argento della luna cola su tutte le cose e le fa tutte di bianco e di nero, la pace non v'è più grande che in quei giorni di opera pacata.

(fot. Alinari)

UN CAPOLAVORO CHE MANCA AL MUSEO: IL FAMOSO «ALBERO DI LUCIGNANO», ALTO m. 2,60, DEL SEC. XIV, RUBATO PRIMA DELLA GUERRA; RESTA IL PIEDE DEL 1471.

LUCIGNANO - TRIPODE PER BRACIERE DI FERRO BATTUTO, FINE DEL SEC. XIV O PRIMI DEL XV.

Ma dove pace e silenzio acquistano una qualità religiosa, è sul culmine del dorso: dove i padri costruirono, acropoli campagnola, la Chiesa e il Palazzo. Rara la gen-

te passa. Si segua davanti la chiesa, entra qualche volta nella casa del Comune, ridiscende di là tra le case degli uomini. Quassù si vollero solo le residenze dei Consoli e dei Monaci, e dopo tanti secoli una zona di reverenza sembra ancora recingere e vigilare i due edifizi. Tra l'uno e l'altro sotto l'arco è l'accesso al convento. C'è un chiostro murato e manomesso, ma che un giorno potrebbe riacquistare il suo arioso aspetto primitivo. In fondo, una terrazza a loggiato aperta su la valle e accanto un salone seicentesco, decorato di stucchi e di pitture. Ed è qui che Lucignano ha raccolto il suo tesoro.

Miracoli di questa terra di Italia, dicevamo. Un borgo di ottocento abitanti, che molti più non ne ebbe mai, che non potè scegliere i suoi magistrati se non tra i suoi agricoltori, e che per quattro secoli almeno, dal trecento al seicento e anche più in là, ebbe vivo il gusto dell'arte e seppe arricchirsi di un numero di opere insigni così grande, che è mirabile anche oggi, dopo tutte le distruzioni e le dispersioni. E alcune sono senz'altro dei capolavori. Ecco la gemma, la madonna senese dei primi del trecento che ha ai piedi inginocchiata e a mani giunte la donatrice, ricciuta e velata, «*monna Muccia moglie che fu di Guerrino Ciantari*», ecco un polittico trecentesco di Luca di Tommè, un S. Bernardino da Siena di Pietro di Giovanni, le Stigmate di San Francesco di Pietro di Domenico, tutti senesi, una possente Madonna, se anche un po' guasta, di Luca Signorelli; ai quali per dono dell'ultimo discendente di una antica famiglia lucignanese, Carlo Angeli, si è aggiunto un polittico, senese anche questo, di Bartolo di Fredi, tra le cose più belle del pittore. Tutte opere che potrebbero figurare in qualsiasi grande museo dagli Uffizi al Louvre, dalla National Gallery di Londra al Prado di Madrid; senza parlare dei piccoli, messi faticosamente insieme negli ultimi tempi a Boston o a New York con roba sottratta in gran parte, e con tutti i mezzi, dall'Italia. Intorno, a corona, dipinti secondari come una rara crocifissione duegentesca, o un altarolo portatile di Paolo di Giovanni Fei; ed esemplari cospicui d'arti minori, legni intagliati, mobili, paliotti, un bellissimo tripode per braciere in ferro battuto della fine del trecento o dei primi del quattro, cofanetti d'osso intagliato e policromato, cuoi impressi, e una malinconica reliquia, il piede del famosissimo «albero di Lucignano». Era uno dei capolavori dell'oreficeria senese, del secolo XIV, l'albero fogliato e fiorito, che portava come frutti preziosi dodici teche smaltate per le reliquie, il piede a tempiet-

LUCIGNANO - ARTE SENESE DEI PRIMI DEL SEC. XIV: LA VERGINE COL BAMBINO E LA DONATRICE MONNA MUCCIA.

te gotico, opera di Gabriello d'Antonio, del 1471. Fu rubato avanti la guerra dalla casa comunale ove era custodito; e nell'impossibilità di venderlo è andato probabilmente distrutto. Non restano che pochi frammenti dell'albero, e la base del piede, guasta. E insieme fu rubata anche una preziosa croce processionale trecentesca ornata di miniature.

Questi oggetti nel corso dei secoli avevan perduto ormai la loro destinazione originaria, e qualcuno era abbandonato in una soffitta o in un magazzino. Ma per ogni dove a Lucignano l'arte ha lasciato tracce cospicue. Il palazzetto comunale, di così elementare e riposante architettura nella schiettezza de' suoi filari di pietre conce, ha al pianterreno una sala decorata d'affreschi allegorici del quattrocento. San Francesco, dalla bella facciata a bande alternate, ha all'interno pareti intere affrescate, se anche un po' mal ridotte. La collegiata, stoffe mirabili e argenterie. La chiesa del Crocifisso, un imponente altare di pietra serena del 1521; l'oratorio della Misericordia, due squisite statue di terracotta invetriata dei primi del '500. Statue in legno tre e quattrocentesche sono alla Collegiata, alla Misericordia, al Crocefisso. E soprattutto è insigne il gruppo di legni intagliati e dorati dal cinque al settecento: a San Francesco, cornici, altari, una cantoria e l'organo; alla Misericordia, tutto il rivestimento dell'altar maggiore; al Crocefisso un'urna da reliquie. Senza contare due chiese fuori del paese: la Pieve Vecchia e la Madonna della Quercia, che anche esse la pietà dei fedeli amorosamente ornò.

LUCIGNANO - UNA ZONA DI SILENZIO E DI REVERENZA SEMBRA ANCORA RECINGERE E VIGILARE LA RESIDENZA DEI CONSOLI.

LUCIGNANO - MUSEO: BARTOLO DI FREDI, VERGINE IN TRONO E SANTI.

E di fronte a tanta bellezza, più toccante forse quella modesta delle piccole cose, nata spontanea dalle mani di un artigiano di popolo, come nasce una rosellina scempia

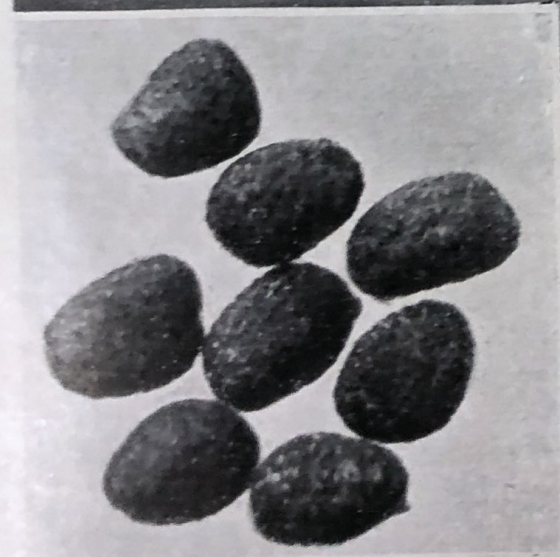
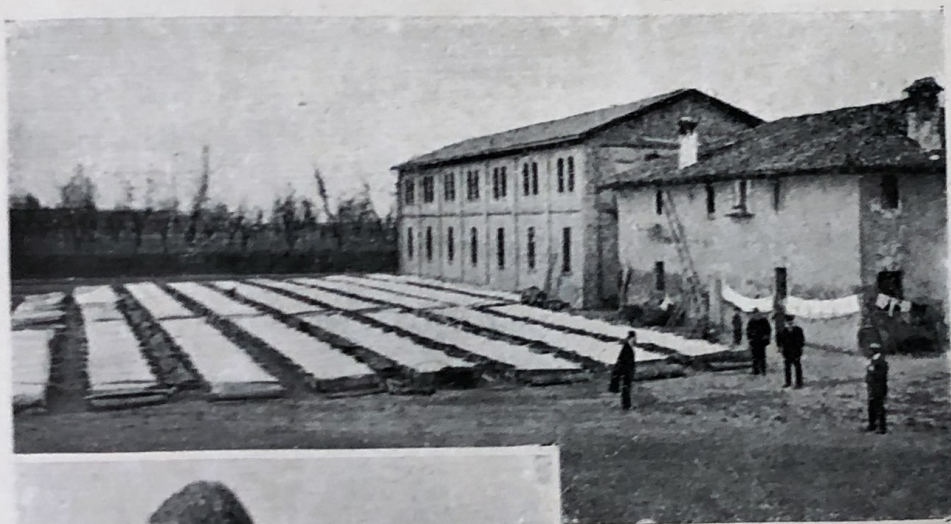
LUCIGNANO - MUSEO: COFANETTI IN OSSO E LEGNO INTARSIATO, DEL SEC. XIV.

in una siepe di macchia, torna sempre e non trova mai risposta, la domanda per quale ignota e fortunata virtù bastava in quei tempi felici che mano d'uomo anche mediocre toccasse una pietra, un legno, un ferro, poca terra impastata, perchè i segni della grazia vi rimanessero di subito impressi. E per quale maleficio invece noi, che pur non siamo uomini diversi da quelli nè certo di cervello meno possente o di sensibilità meno acuta, aneliamo invano a un poco di quella loro virtù, e ci affatichiamo invano in tanti sterili tentativi; e le cose, salvo rari casi, ci escono dalle mani mal graziate, con i segni indelebili dello stento e della fatica, senza nulla di quella beata semplicità da cui sola nasce la bellezza che dura, sempre con le stigmate del capriccio complicato e dell'artificio senza perchè. La speranza non ci abbandona, e siamo sicuri che lo stile che dovrà esprimere l'anima nostra nei secoli nascerà; forse anche qua e là crediamo di intravederne i segni. Ma nella malinconia di questi giorni grigi d'attesa, a illuderla e deluderla, nulla ci vale come andar rintracciando e ricomporre e ravvivare le reliquie e le memorie della bellezza che fu. E che lo spirito nostro, se è puro ed amoroso, riconosce ancora per sua.

LUIGI DAMI.

(Fot. della Soprintendenza all'arte medioevale e moderna, Firenze).

LUCIGNANO - MUSEO
LUCA SIGNORELLI - LA VERGINE E IL FIGLIO.

Se v'è un argomento intorno al quale tutti — fumatori e non fumatori — credono d'essere edotti è quello che forma argomento di quest'articolo. Eppure quanti particolari tecnici ignoriamo intorno alla coltivazione ed alla lavorazione del tabacco! Non è però solamente per colmare questa lacuna che abbiamo pregato un nostro egregio collaboratore — Mario De Lucca, già funzionario delle R. Manifatture — di voler riserbare ai nostri lettori lo studio che pubblichiamo in questo numero e che continuerà nel prossimo: al tabacco infatti vanno connessi problemi economici di grande importanza per il nostro Paese. Noi dobbiamo completamente liberarci dagli acquisti di tabacco estero intensificando e migliorando la produzione nazionale e dobbiamo valerci di questo vegetale per valorizzare le molte zone improduttive o poco produttive nelle quali esso può prosperare.

In alto: lo spazio un tempo occupato dall'aia è oggi coperto dai «semenzai». Alla vecchia casa colonica si addossa il moderno essiccatoio. - *In basso:* il seme di tabacco è microscopico: 10.000 e persino 12.000 di questi granelli pesano un grammo.

Le speciali caratteristiche per le quali il tabacco si preferisce agli altri vegetali per l'uso del fumo e del fiuto, rimasero per lungo tempo sconosciute agli europei. Fu soltanto con la scoperta dell'America che questo prodotto erbaceo venne introdotto dagli spagnuoli nel vecchio continente ove in breve tempo, riconosciutane la efficacia medicamentosa, fu da tutti usato per combattere le cefalalgie e guarire le ulcere maligne. In seguito l'odore gradevole che possiede il tabacco e lo stato di benessere che apporta all'organismo allorchè è usato con parsimonia, allettò coloro che da prima se ne servivano come medicamento, ad usarlo a scopo voluttuario. Ma co-

Il microscopico seme.

In alto: il tabacco è una pianta a rapido sviluppo: entro circa due mesi di vita la piantina raggiunge 8-10 centimetri di altezza con 5-6 foglioline. - *In basso:* l'agricoltore vigila di continuo la germinazione dei semi, posti al riparo dei venti e del freddo, entro i semenzai. Quando le piantine hanno raggiunto la conveniente resistenza con cura vengono estratte e trapiantate nel campo.

me spesso accade, dall'uso si passò all'abuso colle relative conseguenze, poichè la benefica azione posseduta dal tabacco a dosi moderate, diviene tossica a forti dosi. Questo fatto provocò da parte dei governanti seri provvedimenti: pene pecuniarie, pene corporali e persino, verso la fine del '600, minaccia di scomunica a coloro che usavano il tabacco nelle chiese. Tutti questi rigori non valsero però che ad invogliare sempre più le popolazioni a far uso del tabacco, onde i governi, riconosciuta vana l'efficacia dei divieti, pensarono di trarre profitto da questa abitudine voluttuaria, sottoponendo i consumatori di tabacco ad una tassa a vantaggio dello Stato. Alcuni governi anzi, e fra questi anche il nostro, completarono l'opera fiscale facendo della industria dei tabacchi una *privativa dello Stato*.

Raggiunsero così due scopi: il primo a beneficio della pubblica igiene, poichè lo Stato sostituendosi all'industriale privato nella fabbricazione dei prodotti, garantisce al consumatore l'impiego di puro tabacco e l'esclusione di surrogati e di altri materiali comunque nocivi alla sua salute; il secondo a vantaggio del pubblico erario perchè lo Stato, gestendo direttamente l'industria, ha il modo di controllare quantitativamente la produzione, quindi di garantirsi da eventuali privilegi e conseguente sottrazione al pagamento della « tassa sul fumo » (1).

(1) Il gettito lordo dell'Azienda Tabacchi fu in Italia, per l'esercizio 1923-'24 di circa L. 2.850.000.000.

Il fumatore che entra in una rivendita di tabacco, non pensa che all'immediato godimento e non già agli studi, alle cure minuziose, alle fatiche (1) che preparano quel sigaro o quella spagnoletta che si appresta a fumare. Certamente egli non può averne la completa visione! Ecco perchè può riuscire utile qualche notizia in proposito.

In una landa abbandonata, rifugio di erbe e di sterpi, entra il tabacco ed in breve volger di tempo, eccola rifiorire, trasformarsi in campi ubertosi. Il miracolo è compiuto da questo microscopico seme, di cui in un grammo se ne possono contare dai 10 ai 12.000! Verso la fine dell'inverno ha luogo la seminagione, entro apposite aiuole, chiamate *semenzai*, ben concimate, che danno ricetto a centinaia e centinaia di piantine ed esigono una continua ed assidua vigilanza da parte dell'agricoltore.

Nel breve letto il tabacco, con semplici cure d'innaffiamento, vi germina sollecito e vi sonnecchia poco più di due mesi per poi, portato in piena terra, rinverdire subitamente e salire da pochi centimetri fino a due metri d'altezza. E ciò purchè la sua « toilette », anche durante il periodo germinativo,

(1) Si calcola che 25.000 siano gli operai ed operaie addetti alle 19 fabbriche del vecchio Regno, alle 5 delle nuove terre [Fiume, Pola, Rovigno, Sacco (Rovereto), Zara] ed a quella di Tripoli.

Trapiantamento eseguito meccanicamente.

sia fatta con diligenza, liberandolo, con le delicate cure di una pianta sensibile alla carezza agricola dell'orticoltore, da erbe parassitarie.

Dopo aver convenientemente preparato il terreno, sminuzzandolo con la zappa o l'aratro, si provvede alla disposizione delle piante negli appezzamenti; il terreno viene preventivamente bucato ed entro i fori si pongono, o a mano od a macchina, le piantine scelte nel semenzaio fra i soggetti più robusti, di un bel verde cupo, sani e che presentino almeno sei foglioline ben conformate.

Come si coltiva il tabacco.

Ultimato il trapiantamento, la coltivazione va ispezionata giornalmente per accertarsi del suo andamento e provvedere in tempo alla sostituzione delle piantine deperite. Cresciute alquante, si rimuove il terreno onde renderlo più soffice e si ripulisce dalle erbe infeste, contribuendo così ad attivare la vegetazione del tabacco. A questa prima sarchiatura, ne seguono altre due alla distanza di circa una quindicina di giorni ciascuna, ed appena le piantine abbiano raggiunta l'altezza di quaranta o cinquanta centimetri, si cumula terra intorno al piede di esse perchè più resi-

Non appena la pianta abbia raggiunto i 40-50 cm. si pratica la cosiddetta «rincalzatura»,

In alto: le infiorescenze delle piante destinate alla riproduzione vengono protette con cuffie di tela. - *In basso:* si sopprimono le cime non appena comincia a comparire il bottone floreale e ciò allo scopo di impedire che la formazione degli organi riproduttivi danneggi la forza e la finezza del tabacco.

stano al vento e perchè lo sviluppo delle radici sia in diretta corrispondenza con quello delle foglie.

Ma non bisogna dimenticare che le foglie sarebbero lentamente esaurite da una troppo libera espansione degli organi riproduttivi, così questi si sopprimono ad un certo limite, solo rispettandoli nelle piante destinate, per più floridi indizi, alla maternità, anzi proteggendo le infiorescenze delle privilegiate con cuffie di tela.

Dopo cimate, le piante sviluppano, all'ascella delle foglie, germogli che vivono a spese delle stesse denutrendole. Onde evitare questo esaurimento, che diminuisce il potere combustibile del tabacco, si sopprimono i germogli. Questa operazione, che prende nome di *scacchiatura,* viene eseguita solitamente due volte alla settimana durante tutto il periodo che va dalla cimatura alla raccolta.

Segnalata la maturità da indici quali il ripiegamento del lembo della pagina inferiore, la comparsa di macchiette colore verde giallastro, trasparenti se guardate per traverso, la fragilità del tessuto, il tabacco è pronto per essere raccolto, ciò che avviene tre mesi circa dal trapiantamento. Per giudicare però il punto di maturità più conveniente per incominciare la raccolta, bisogna considerare anzitutto gli effetti della maturazione stessa in rapporto all'impiego cui vuolsi destinare il prodotto; così pei tabacchi da fiuto, pei quali la sostanziosità e pesantezza della foglia nonchè la ricchezza di nicotina costituiscono un pregio, è preferibile fare la raccolta a maturità piuttosto avanzata; pei tabacchi da fumo invece, è buona norma raccogliere le foglie poco tempo dopo che siano apparsi i primi sintomi della maturità, anzi, quando si tratta di foglie destinate alla fasciatura del sigaro, si consiglia di anticipare, raccogliendole a maturità incipiente.

Come si "raccoglie".

La raccolta del tabacco può essere fatta:

1° tagliando l'intera pianta alla base, con o senza previa spaccatura longitudinale dello stelo;

2° tagliando la pianta a tronconi di stelo, sopra ognuno dei quali resti inserita qualche foglia;

3° staccando le foglie ad una ad una dallo stelo in diverse riprese; in questo caso però è indispensabile non confondere in un sol mucchio le foglie di bassa corona da quelle di media ed alta corona.

In qualsiasi modo sia fatta la raccolta, questa deve limitarsi alle foglie ben asciutte, le quali verranno lasciate avvizzire per qualche ora sul campo prima di effettuarne il trasporto e ciò allo scopo di evitare la rottura delle stesse. Quando si segua il sistema della raccolta foglia a foglia, si lascia essiccare sul terreno lo stelo superstite, il quale, una volta estirpato, può essere usato quale

combustibile oppure trasformato in concime. Dalle piante madri invece, sulle quali al fiore è venuto a succedersi il frutto maturo, si strappa il nuovo seme che, selezionato, servirà per la futura germinazione.

Come si "cura".

Le piante e le foglie tolte con ogni cura dalla terra, si asportano dal campo evitando la rottura delle foglie ammassate e, messe su pertiche, dopo essere state per qualche ora in piena aria ma difese dai raggi del sole, vengono introdotte nei locali di cura, altrimenti detti stenditoi od essiccatoi. I sistemi di disseccamento e governo del tabacco, variano a seconda della specie e della località ove esso cresce, in ogni modo si possono raggruppare in due categorie:

1° sistema di cura con calore artificiale;

2° sistema di cura con calore naturale, e cioè all'ombra od al sole.

Per taluni tipi di tabacco di colore chiaro, la graduale trasformazione viene aiutata riscaldando, a mezzo di stufe, l'ambiente entro il quale le foglie vengono poste. La temperatura iniziale di 32° centigradi, viene a poco a poco aumentata fino a raggiungere i 75°, ed in simili condizioni di ambiente il tabacco viene lasciato finchè il fusto della pianta sia essiccato del tutto; fatto questo che normalmente si verifica dopo 15 o 20 giorni. Per altri invece, e specialmente per quelli di colore oscuro, la cura vien fatta col fuoco diretto di legna bruciata nell'ambiente stesso ove trovasi il tabacco accavallato su bastoni. Ne consegue che associandosi all'azione di essiccamento una specie di affumicamento, il tabacco acquista un gusto catramoso. Le foglie così curate, hanno il vantaggio di essere suscettibili di una lunga giacenza in masse senza

In alto: Pianta madre nel suo massimo splendore.
In basso: Pianta di tabacco ornamentale.

pericolo di alterazioni. Il tabacco invece

A sinistra: dalla pianta madre giunta a perfetta maturazione si raccolgono i semi che diligentemente selezionati, serviranno per la futura germinazione. - *A destra:* la raccolta si fa generalmente a foglie, ed in qualche caso tagliando l'intera pianta. - *In basso:* le foglie di tabacco dopo il raccolto vengono lasciate appassire sul campo, quindi caricate sui carri e trasportate nei locali di stendaggio.

curato all'aria ed al sole, conserva assai meglio il suo naturale profumo, ma data la sua maggiore igroscopicità, è meno resistente alle fermentazioni ed alle muffe.

Le foglie, dopo 24 ore dalla raccolta, vengono passate all'infilzamento allo spago in modo che esse distino l'una dall'altra almeno un centimetro. Le filze, fatte per lo più di 100 a 200 foglie, vengono quindi collocate in istendaggio entro appositi locali ben riparati e ben ventilati, ma scarsamente illuminati. In simili condizioni, che sono le più adatte per ottenere un rapido ed uniforme ingiallimento, le foglie rimangono due o tre giorni, quindi si espongono all'aria libera; al sole od all'ombra a seconda i casi. Dopo quindici o venti giorni il tabacco, sufficientemente prosciugato, viene ritirato in locali lasciati aperti dal lato di mezzedì e le diverse filze riunite in un sol fascio, vengono appese in senso verticale.

Come si "condiziona,,.

Alla stagione opportuna (dicembre, gennaio) le foglie curate coll'uno o coll'altro sistema, vengono sfilzate, spianate e cernite ad una ad una, oppure più sommariamente,

Cernita delle foglie e susseguente infilzatura.

Le filze, appese a regoli di legno, vengono introdotte nei locali di cura ove restano fino a che non sia completato il loro prosciugamento e successiva graduale essiccazione.

a seconda della qualità o dell'impiego al quale sono destinate, indi, così selezionate vengono raggruppate in fascicoli di poche foglie per poi essere rinchiuse entro botti. La forte pressione alla quale le foglie vengono sottoposte, genera un vero e proprio processo fermentativo il quale si compie e completa lentissimamente nel periodo in cui le botti restano in giacenza nei depositi.

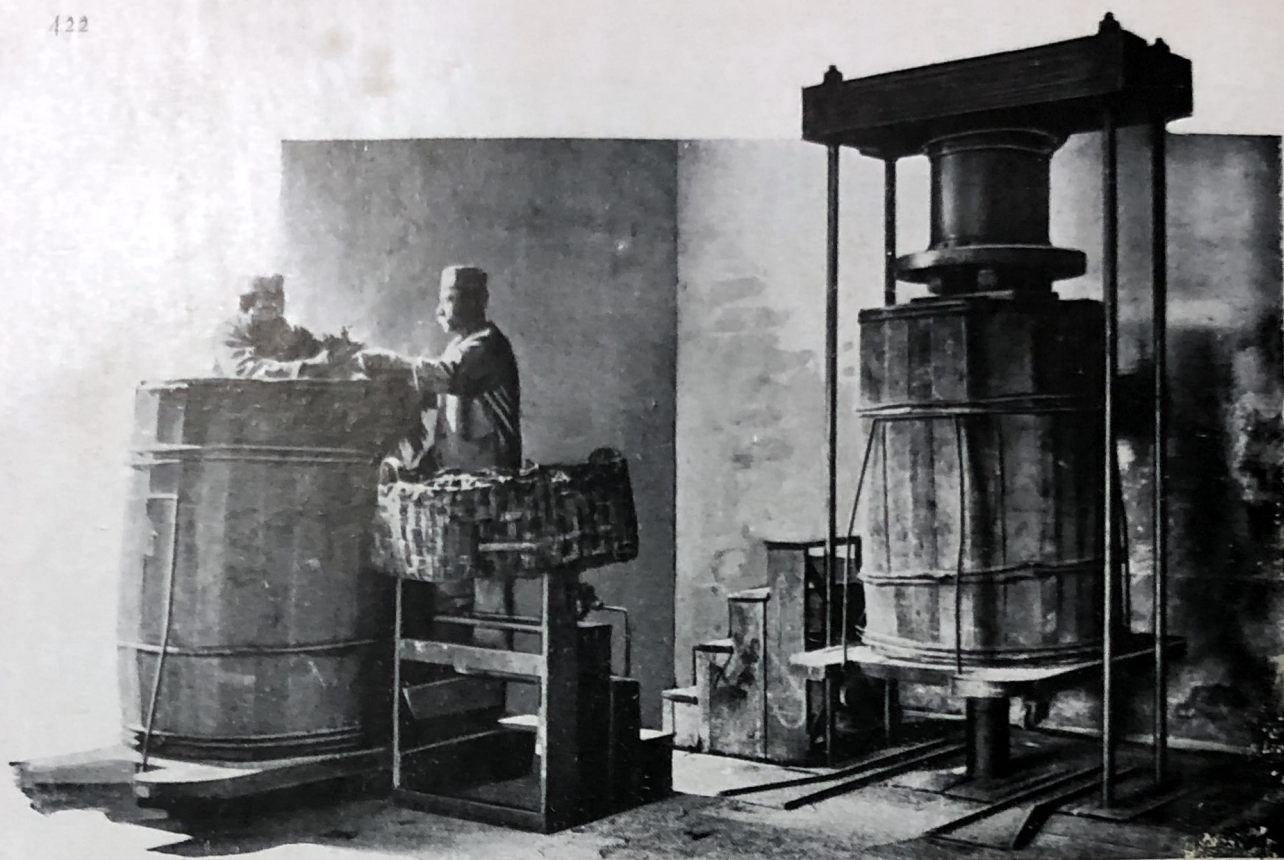
Pei tabacchi di levante, che sono assai più delicati e costosi, la cernita ed il condizionamento è ancora più curato: anzitutto si tengono distinte le foglie per provenienza di corona della pianta, poi si suddividono per colore e stato di maturità. La parte migliore della partita costituisce i cosiddetti *giubek*, quella più scadente i *syrapastal*. A mano a mano che si procede nella cernita delle foglie, queste vengono spianate e collocate a pila l'una sull'altra entro appositi scanni con l'apice rivolto verso l'interno. Quando di queste fila se ne hanno un discreto numero e la loro altezza è di circa 80 centimetri, si formano delle ballette del peso variabile da 8 a 10 chili pei tipi più eletti, a 40 chilogrammi per quelli più scadenti.

Queste ballette vengono poi messe in deposito ove, impilate a strati di sette od otto, restano lunghi mesi. In tale spazio di tempo, nel tabacco posto in ballette, si sviluppa una leggera fermentazione che migliora assai le qualità intrinseche sue, e precisamente l'aroma, la pastosità, il colore.

Il tabacco rinchiuso in botti, o stretto in balle o ballette, viaggia verso la sua meta naturale: la manifattura.

Giova ricordare che in Italia la coltivazione del tabacco va sempre più estendendosi, prova ne sia che oggi la superficie complessiva sorpassa i 23.000 ettari.

Ma qui, prima di procedere oltre, sarà opportuno che io ricordi i principali tipi di tabacco del commercio che più specialmente interessano le manifatture italiane.

I tabacchi, come ho già accennato, possono dividersi a seconda del loro impiego in due grandi categorie: da fiuto e da fumo; i primi costituiti da varietà a foglie aromati-

Le foglie essiccate e raggruppate a fascicoli vengono pressate e rinchiuse entro botti.

che, di tessuto molto sostanzioso e grasso, e perciò poco od affatto combustibili; i secondi invece, distinti in tabacchi da sigari e da trinciati, di tessuto più leggero, più o meno elastici, di forza non eccessiva e quasi sempre molto combustibili.

Circa alla provenienza, i tabacchi impiegati da noi, possono raggrupparsi per regione di produzione: gli *indigeni*, gli *americani*, gli *asiatici* e quelli di *levante*.

Fra gl'indigeni si annoverano i tabacchi coltivati un po' ovunque in tutta Italia, così: il Nostrano delle vallate del Brenta, il Kentucky indigeno, il Brasile selvaggio, leccese e beneventano, il Moro di Gori, lo Spadone di Chiaravalle, l'Erbasanta di Sicilia, il Secco di Sardegna, ecc. ecc.

Fra gli americani bisogna distinguere le varietà del nord da quelle dell'America centrale e meridionale. Fra le prime abbiamo i tabacchi del Kentucky, i Maryland, l'Ohio ed i due tipi di Virginia, chiaro e scuro. Fra le seconde, i tabacchi dell'Avana del Brasile e del Paraguay. Infine abbiamo i tabacchi orientali comprendenti quelli di Macedonia e dell'Anatolia, nonchè la varietà delle lontane Indie Neerlandesi e precisamente di Giava e di Sumatra.

L'inizio del ciclo industriale: "l'apprestamento".

Ed ora seguiamo il tabacco nel suo ciclo industriale, rendendo noto che in Italia le 25 manifatture tabacchi impiegano un piccolo esercito di ben 25.000 persone, delle quali 21.500 appartengono al sesso femminile.

Il tabacco giunto per via di terra o per via d'acqua nella manifattura, viene depositato nei cosiddetti *magazzini greggi* ove resta, senza abbandonare il condizionamento originale, in attesa delle prime operazioni. Nei vasti e sani locali destinati a tale scopo, e che per la massima parte sono posti a piano terreno, si mostrano in bell'ordine accatastate le une sulle altre le botti dei tabacchi Kentucky e di Virginia scuro adatti alla lavorazione dei sigari, quelle più piccole dei tabacchi chiari destinati alla lavorazione dei trinciati e delle spagnolette, nonchè le balle che racchiudono nel loro involucro i tipi indigeni di grande e media paginatura, impiegati nei tabacchi da fiuto e nei trinciati ordinari. Le ballette racchiudenti i tabacchi orientali, distinti in aromatici, normali e secondari, vengono poste in file di sette od

otto strati e divise partitamente per luogo di origine e per marche.

Tutti i lavori inerenti alla introduzione, l'accatastamento, lo scatastamento ed apertura dei colli, vengono eseguiti da personale maschile col sussidio di carrelli, ascensori, ed al bisogno da grue e

In alto: laboratorio di apprestamento di tabacco per sigari e trinciato forte. - *In basso:* laboratorio di spulardamento di tabacco per spagnolette e trinciati dolci.

piani inclinati. Così pure da uomini sono fatte tutte le operazioni che riguardano la consegna del tabacco greggio al *primo riparto di lavorazione*, il quale ha la funzione di *apprestare* il tabacco in modo diverso a seconda del prodotto a cui è destinato.

A tale scopo al *laboratorio di apprestamento* si separa il tabacco a foglie od a manipoli (operazione questa propriamente chiamata *spulardamento*), se ne esegue la cernita ed a norma dei ricettari, lo si distribuisce ai seguenti quattro riparti di lavorazione, e precisamente: al 2°, che produce i tabacchi da fiuto; al 3°, che prepara i trinciati; al 4°, che cura la fabbricazione dei sigari; al 5° specializzato nella lavorazione delle sigarette.

La prima operazione che si esegue all'apprestamento è l'apertura della botte, balla o balletta contenente il tabacco allo stato greggio, ed a seconda del suo stato igroscopico, si fa precedere allo spulardamento un *inumidimento*, operazione indispensabile per rendere le foglie flessibili e resistenti alle ulteriori manipolazioni. A seconda della qualità, l'inumidimento viene eseguito in modo diverso, perchè non tutti i tabacchi presentano la stessa potenzialità di assorbimento nè la stessa resistenza per la integrità delle loro caratteristiche esteriori. Così ad esempio vi sono foglie chiare e di tessuto molto sottile, che facilmente anneriscono se poste direttamente a contatto dell'acqua, e bisogna che l'umidità vi penetri allo stato di vapore; altre assorbono una maggiore o minore umidità a seconda della quantità di sali di nicotina, di potassio e di calcio contenuti in esse foglie; altre ancora, povere di materiale igroscopico, ritengono l'umidità per il solo effetto della capillarità.

Nelle Manifatture quindi, tenuti presenti tutti questi elementi, si pongono le foglie, allo stato sciolto od in agglomerati, entro ambienti per natura umidi e resi tali con mezzi artificiali. Nè viene dimenticato che la capacità di assorbimento del tabacco è strettamente legata al variare delle stagioni, ecco perchè allo scopo di ottenere nella stessa unità di tempo un ugual grado di assorbimento, si associa all'azione dell'umidità quella del calore unificando la temperatura negli ambienti durante le diverse stagioni. Si raggiunge così con matematica precisione, e nello spazio di due o tre giorni, il risultato voluto.

Lo spulardamento viene effettuato in modo diverso a seconda delle lavorazioni a cui

Magazzino di tabacco greggio in balle.

il tabacco è destinato; così per la lavorazione dei tabacchi da fiuto e dei trinciati ordinari, esso viene eseguito a manipoli allorquando è richiesto il taglio della cosiddetta *testata* (parte basilare della foglia), diversamente si procede alla slegatura dei fascicoli stessi, alla separazione delle foglie che li costituiscono ed anche alla cernita di quelle destinate a prodotti superiori.

Per la lavorazione dei sigari invece, lo spulardamento si effettua staccando semplicemente i fascicoli l'uno dall'altro e formando con essi mazzi del peso di cinque e sei chilogrammi. Unica cura è la selezione delle *foglie per fasce* da quelle *per ripieno*. Infine per trinciati leggeri e dolci, che si hanno da tabacchi di Levante e Seme-Levante, si esegue lo scioglimento d'essi, separando le foglie ad una ad una e tenendo distinte, in base alle caratteristiche superiori, quelle più ordinarie da quelle atte a servire per lavorati più fini (turchi).

Tutte queste operazioni vengono eseguite da personale femminile ed in grandi laboratori ove non difetti nè luce nè aria.

Il tabacco, comunque spulardato, viene separatamente messo entro ceste o cassette, quindi passato a nuovi depositi i quali prendono il nome di *deposito foglie spulardate o cernite*. Quivi vengono fatte le miscele a norma dei ricettari precedentemente studiati dai tecnici e da questo momento ha inizio pel tabacco quel vario succedersi di trattamenti che hanno il loro naturale sviluppo nei quattro riparti di lavorazione di cui ho tenuto parola più sopra ed intorno ai quali ci intratteremo in un prossimo numero.

MARIO DE LUCCA.

(La fine al prossimo numero). *(fot. dell'Autore)*

I VOLUMI PIÙ A BUON MERCATO

Riteniamo che non esistano attualmente in vendita in Italia volumi più a buon mercato, a parità di mole e ricchezza di illustrazioni, delle due Guide del Touring dedicate alla *Sardegna* e *Sicilia*. Il primo è un volume di 283 pagine, con 9 carte, 5 piante di città e grotte: rilegato non costa ai Soci che L. 4 (per spediz. racc. L. 1,50; Estero L. 2,50). Il secondo è un grosso volume di 478 pagine, con 18 carte e 13 piante di città. Si vende ai Soci a L. 6 (più L. 2 per spediz. racc.; Estero L. 3). Si tratta delle uniche trattazioni organiche intorno alle due isole diversamente ma ugualmente belle. Chi ha scorso uno di quei volumi non può trattenersi dal visitare l'isola dei Nuraghi o l'incantevole Trinacria.

VITA DEL TOURING

Grande Concorso di propaganda dei Vitalizi per l'anno 1925.

30.000 LIRE DI PREMI

4 AUTOMOBILI «CITROËN»

COLLEZIONI COMPLETE DELLA CARTA D'ITALIA DEL TOURING AL 250.000

Premi tipo A - Collezione della Carta d'Italia — La intera *Collezione di 59 fogli della Carta d'Italia del Touring alla scala 1 a 250.000* verrà consegnata:

alla Sede del Touring	a chi presenterà 3 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio.
a domicilio mediante spedizione per posta raccom. . . *alla Sede del Touring in elegante cartella custodia* . .	a chi presenterà 4 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio. .
a domicilio in elegante cartella custodia mediante spedizione per posta raccom. . .	a chi presenterà 5 Vitalizi o passaggi a Vitalizio compreso il proprio.

Premi tipo B - Premi in denaro per un ammontare di L. 15.000. — Chi presenterà almeno 3 Vitalizi o passaggi a Vitalizi potrà concorrere, con altrettanti punti quanti i gruppi di 3 Vitalizi presentati, al sorteggio di *trenta premi da 500 lire.*

Premi tipo C - Premi di massimo assoluto per un totale di L. 15.000. — A coloro che avranno presentato il maggior numero di Vitalizi o passaggi a Vitalizio saranno assegnati i seguenti premi:

L. *5000* a chi presenterà il massimo numero di Vitalizi;

L. *1000* a ciascuno dei 10 successivi presentatori di maggior numero di Vitalizi.

Premi tipo D - Quattro Autovetturette "Citroën". — Estratte a sorte fra coloro che concorrono ai premi tipo B e tipo C.

Modalità per il Concorso.

1.° Chi concorre od ha concorso ai premi tipo A (blocchi Carta d'Italia) non può concorrere ai premi tipo B-C-D o, quanto meno, vi concorre con la presentazione di altri gruppi di Soci, che non siano quelli che gli valsero la consegna del premio tipo A. Questa avviene subito alla presentazione simultanea di gruppi di tre, quattro o cinque Vitalizi o di un elenco indicante nome, cognome e data dei Vitalizi presentati. Per coloro che risiedono all'Estero, dato l'elevato costo delle tariffe postali, le spese per l'invio dei blocchi della Carta d'Italia debbono essere rimborsate. E pertanto con la presentazione di 3 Vitalizi si ottiene il blocco di carte senza cartella; con 4 Vitalizi il blocco con la cartella, ma l'invio non seguirà se non dopo ricevimento dell'importo spese di porto.

2°. Chi concorre al premio tipo B concorre pure, senza che ne faccia esplicita menzione negli elenchi di cui al N. 5, ai premi tipo C e D; così pure chi concorre al tipo C concorre pure ai tipi B e D.

3°. Nessuno dei vari premi stabiliti per il tipo B o D potrà essere cumulato da una stessa persona.

4°. Le domande di nuovi Vitalizi o passaggi a Vitalizio (d'Italia o dell'Estero) devono essere munite della firma (scritta con assoluta chiarezza) del Socio presentatore e concorrente; nel caso che i presentatori siano due, concorre solo il primo firmatario. Contano come nuovi Vitalizi i passaggi a Vitalizio di annuali, anche il proprio. Beninteso hanno diritto a concorrere anche i presentatori di Vitalizi nella forma cumulativa con l'abbonamento triennale a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* (L. 355). Gli annuali del 1924 che abbiano già versata la quota del 1925 godono l'abbuono statutario di L. 10 dato agli annuali di almeno due anni: versano cioè lire 140 (estero L. 240).

5°. La iscrizione al Concorso non si fa di ufficio dall'Amministrazione del Touring ma solo d'iniziativa dei concorrenti. Questi dovranno far pervenire in duplice copia entro le **ore 18 del 31 dicembre 1925** l'elenco dei Vitalizi da loro presentati nel periodo intercorso fra il **1° gennaio e il 31 dicembre 1925** (1) (possibilmente richiamando la data) *con chiara indicazione di nome e indirizzo.* Gli elenchi devono rispondere esattamente, per essere accettati, alle prescrizioni suddette. Per evitare smarrimenti si consiglia di spedire gli elenchi raccomandati. Non sono ammessi gli elenchi che pervenissero al Touring dopo le ore 18 del 31 dicembre 1925, anche se portassero il timbro postale anteriore a tale data.

6°. In un giorno susseguente al 31 dicembre 1925 si procederà alla determinazione dei concorrenti cui spettano i premi di massimo assoluto (tipo C): l'importo relativo verrà subito inviato agli aventi diritto.

7°. Successivamente si addiverrà all'estrazione dei premi del tipo D (automobili «Citroën») mediante imbussolamento di tanti numeri quanti sono i gruppi di tre Vitalizi presentati dai concorrenti ai premi B e C. (Le frazioni di gruppo non contano). Le «Citroën» verranno consegnate alla sede del Touring; in caso di spedizione le spese relative compreso l'eventuale imballaggio saranno a carico del vincitore.

(1) Per errore fu indicata, a pag. 233 de *Le Vie d'Italia* del marzo, la data del 1° marzo come inizio del presente Concorso. Si tratta invece del 1° gennaio 1925.

8°. Si procederà infine alla estrazione per l'assegnazione dei premi tipo B. Se fossero estratti i numeri corrispondenti a persone cui furono già assegnati dei premi tipo D o tipo C non si terrà conto del numero estratto, procedendo oltre nel sorteggio in modo che i premi tipo B (che debbono essere tutti assegnati) spettino a persone cui non siano toccati altri premi. A tal fine non si terrà conto dei numeri corrispondenti a persone cui sia già toccato, durante l'estrazione stessa, un premio di tipo B e si procederà oltre.

Il Belgio al Presidente del Touring.

Mentre il fascicolo di marzo delle *Vie d'Italia* veniva licenziato alle stampe, giungeva al nostro Presidente, cav. di gr. cr. Luigi Vittorio Bertarelli, la seguente lettera, a firma del Presidente del *Touring Club de Belgique*:

« Mon cher Monsieur Bertarelli,

« Vous avez dû recevoir le télégramme que je vous ai adressé hier soir vous annonçant que Sa Majesté vient de signer l'Arrêté Royal vous conférant la plaque de Grand Officier de l'Ordre Léopold II de Belgique. C'est la plus haute des distinctions dont le Gouvernement puisse disposer dans l'occurrence.

« Le Touring Club de Belgique en demandant pour vous cette récompense, a voulu rendre hommage au travailleur infatigable qui a fait du Touring Club d'Italie le premier du monde. Il a voulu témoigner à la belle et noble Association que vous présidez, toute l'admiration que la Belgique éprouve pour son oeuvre. Il a tenu enfin à commémorer d'une façon tangible la fraternité qui unit nos deux Touring, au moment où l'un et l'autre célèbrent la trentaine de leur fondation. Le Touring Club de Belgique ne peut oublier que son premier allié fut le Touring Club d'Italie et en vous priant, au nom du Gouvernement, d'accepter l'hommage qui vous est fait aujourd'hui, je vous prie de recevoir en même temps les félicitations les plus vives de notre Association.

« Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Le Président du T. C.B.
PAUL DU CHAINE ».

Qualche giorno dopo veniva recapitata al nostro Presidente la comunicazione ufficiale del governo del Belgio, ispirata anch'essa a sentimenti di viva simpatia per il Touring e il Console Generale del Belgio a Milano, comm. Dossogne, per incarico del Governo stesso, si recava al Touring a consegnare al destinatario le insegne dell'alta onorificenza.

Lo spontaneo omaggio che la grande Associazione consorella di quel nobilissimo Belgio, che ha fra noi tante salde e fervide simpatie, ha voluto tributare a L. V. Bertarelli e al Touring, trova un'eco di viva riconoscenza nella Direzione e nel Consiglio. Essi son lieti di mandare, anche dalle pagine di questa Rivista un saluto e un augurio fraterno a quel Touring del Belgio che ha saputo riunire intorno a sè tanta e così eletta parte della popolazione del suo paese e colla sua trentennale azione si è acquistato le più grandi benemerenze.

La costituzione del Consiglio Centrale del Turismo Internazionale.

Il *Consiglio Centrale del Turismo Internazionale* (*C.C.T.I.*) è stato costituito a Parigi nel febbraio da un'assemblea alla quale partecipavano ben 25 Nazioni. Di ciascuna Nazione erano rappresentate le associazioni turistiche ed automobilistiche già riconosciute internazionalmente, le amministrazioni di Stato (Ministeri) che avevano aderito ufficialmente alla costituzione; gli organismi per lo più di origine statale che sono stati fondati per agevolare il traffico turistico internazionale. Dell'Italia erano rappresentati: il Ministero degli esteri: il Ministero dell'Economia nazionale; il T.C.I.; l'ENIT. Aveva aderito anche l'A.C.I. In totale 73 enti.

La genesi di questo C.C.T.I. merita di essere segnalata perchè dimostra quale importanza abbia sempre avuto lo studio delle questioni riguardanti il turismo e soprattutto come questa importanza si sia ormai diffusa ed imposta per tutto il mondo.

Fino dagli ultimi anni dello scorso secolo erano state costituite la *Lega Internazionale delle Associazioni Turistiche* (L.I.A.T.) e la *Associazione Internazionale degli Automobile Club Riconosciuti* (A.I.A.C.R.). La prima riuniva i touring clubs e le associazioni similari e, naturalmente, il T. C. I. ne fu subito partecipe. La seconda riuniva gli automobile-clubs esclusivamente. Tuttavia in questa ebbe sempre parte, per eccezione, il T. C. I. il quale, sebbene non sia associazione specializzata per l'automobilismo, ha dato a questo fino dai primordi largo interesse ed appoggio efficace. I due gruppi ebbero sempre vita molto attiva che si esplicava in riunioni annuali e anche più frequenti per le commissioni speciali; essi studiavano le condizioni fatte in ciascun Stato ai turisti che provenivano dall'estero e cercavano di uniformarle in modo che fossero ridotte al minimo le condizioni speciali e quindi che il turista non avesse da apprendere una serie piuttosto lunga di disposizioni legislative. Lo scopo principale poi dei due gruppi era di far conoscere alle amministrazioni di Stato il punto di vista che avevano sulle varie questioni le associazioni competenti poichè queste, essendosi specializzate, erano in grado di conoscere i bisogni dei turisti ed i benefici recati alle varie nazioni dalla visita dei turisti stranieri, essendo in rapporto costante fra di loro per la propaganda e la facilitazione del turismo internazionale. Le amministrazioni statali venivano così a conoscere, per mezzo dei delegati, i problemi proposti e le soluzioni adottate.

Questo periodo di attività che venne interrotto dalla guerra, fu molto proficuo. I risultati principali furono i seguenti. Nel 1902 il Belgio adottava per il primo il trittico che faceva riconoscere da parte del governo belga la garanzia del T. C. Belga per cauzionare l'importazione temporanea di automobili. Nel 1903 il T. C. I. veniva secondo, ottenendo con decreto ministeriale del 20 maggio il riconoscimento del proprio trittico quale prestazione di garanzia per le importazioni temporanee in Italia. Diffusasi rapidamente a tutti gli Stati europei l'adozione del trittico, nel 1913 veniva unificato il modello del documento. Nel 1914 dopo tre anni di studi

FIAT
L'AUTODROMO
di collaudo sulla sommità delle Officine Fiat-Automobili al Lingotto corona la serie dei cinque controlli cui sono sottoposte le automobili Fiat:
1° - Collaudo del materiale nel laboratorio chimico, fisico-meccanico e metallografico;
2° - Controllo meccanico dei pezzi lavorati;
3° - Controllo dei complessivi montati (motori, ponti, cardani, ecc.);
4° - Collaudo dello châssis;
5° - Collaudo della vettura completa.
FIAT

attivissimi, l'A.I.A.C.R. otteneva dai governi europei — eccettuato il germanico — il riconoscimento del *carnet de passages en douane* che, funzionando similmente al trittico, permette di transitare per diversi Stati con un solo documento. Quasi nello stesso tempo, anche la L.I.A.T. istituiva un carnet per le associazioni federate in essa.

È da ricordare qui che fino dal 1901, il T.C.I. aveva proposto l'adozione di un documento sostanzialmente identico al carnet: il libretto per i transiti doganali, che non fu allora accettato perchè l'ambiente ufficiale dei vari paesi non era ancora preparato per accogliere novità di tanta importanza. È perciò che al T. C. I. risale il merito di avere ideato e propugnato pel primo l'utile allargamento del concetto del trittico.

Nel 1909, accogliendo l'iniziativa delle associazioni private, il governo francese organizzava la Conferenza diplomatica internazionale che riunì i rappresentanti di 17 Stati e stipulò la convenzione internazionale relativa alla circolazione degli autoveicoli. Con questa convenzione venivano istituiti il certificato internazionale di via e la targa internazionale con la sigla dello Stato d'origine: venivano unificati i segni di ostacolo da impiegare per i cartelli indicatori e si stabilivano alcune norme fondamentali per i regolamenti di circolazione automobilistica.

Il dopo guerra ritrovò salde nella loro compagine e pronte a nuovo lavoro l'A.I.A.C.R. e la L.I.A.T. Quest'ultima aveva però cambiato il suo nome in quello di *Associazione Internazionale del Turismo* (A.I.T.). Di entrambi i gruppi non facevano più parte gli Stati che avevano fatto la guerra all'Intesa: essi furono riammessi a mano a mano che entravano a far parte della Società delle Nazioni.

Le riunioni annuali vennero riprese dai due gruppi nel 1920 e, per iniziativa dell'A. I. A. C. R., venne riunita nell'ottobre del 1921 la Conferenza internazionale della Circolazione stradale. A questa parteciparono le associazioni dell'A.I.A.C.R., quelle dell'A. I. T. e per la prima volta si ebbe l'ambita presenza dei delegati delle Amministrazioni statali e dello S. M. dell'Esercito.

Alla Conferenza venne portato un programma concreto di lavoro col nuovo Codice della Strada che la Francia aveva messo in vigore pochi mesi prima. Interessantissimo e molto utile fu lo studio delle disposizioni legislative riguardanti gli utenti della strada e l'uso della strada in rapporto alla sua costruzione. La presenza dei tecnici dello Stato fu estremamente utile perchè i rappresentanti delle amministrazioni statali poterono apprendere direttamente quello che avevano fatto gli altri Stati e poterono esporre i loro punti di vista e colla discussione perfezionare la loro competenza, temperare le esigenze burocratiche nazionali e adottare criteri più confacenti alla progressiva diffusione della circolazione sulla strada ordinaria.

La Conferenza ebbe notevoli conseguenze negli Stati che avevano partecipato ad essa. In Italia particolarmente, provocò da parte del T.C.I. la formazione della Commissione per l'automobilismo, il motociclismo, il ciclismo ed i problemi connessi, della quale fanno parte delegati delle amministrazioni dello Stato competenti (finanze, dogane, lavori pubblici, ecc.) dell'A.C.I., del M.C.I. e delle associazioni industriali di autoveicoli e di pneumatici. La Commissione ha già avuto modo di emettere voti ponderati sui problemi nazionali della circolazione, delle imposizioni fiscali sulla benzina, sui veicoli a motore e sull'utenza stradale; ma forse il suo lavoro non è stato tenuto nel conto che avrebbe meritato, quando vennero emanati provvedimenti legislativi in proposito.

Intanto nel campo internazionale veniva riconosciuta l'opportunità di coordinare il lavoro che A.I.A.C.R. e A.I.T. andavano facendo separatamente per lo scopo comune di agevolare il turismo fra le varie Nazioni e si pensò di far studiare questa opportunità dalla Commissione Esecutiva che la Conferenza della Circolazione aveva costituito prima di sciogliersi e della quale era stato chiamato a far parte il T.C.I.

Questa Commissione nel 1924 portò a termine il lavoro affidatole proponendo la creazione del C.C.T.I. e redigendo un regolamento apposito che venne discusso ed approvato dall'assemblea costituente del C.C.T.I. riunita, come dicemmo, a Parigi dal 18 al 20 febbraio presso il Ministero dei LL. PP.

Il programma fondamentale del nuovo organismo è di studiare tutte le questioni relative: 1. al perfezionamento dell'organizzazione generale del turismo internazionale, nonchè le direttive per coordinare un'azione a scopo determinato; 2. alla coordinazione degli sforzi delle associazioni turistiche con gli sforzi dei rappresentanti delle amministrazioni statali ed eventualmente anche con le iniziative di quei gruppi di natura commerciale ed industriale che sono direttamente interessati alla organizzazione dei mezzi per viaggiare, con esclusione di qualsiasi altro scopo che non sia il viaggio stesso.

Quando al C.C.T.I. avranno aderito le amministrazioni ferroviarie, le grandi compagnie di navigazione e l'ente internazionale che rappresenta la industria alberghiera, i criteri e le proposte di tutti gli interessati al perfezionamento del turismo internazionale potranno venir esposti, confrontati e studiati contemporaneamente; quindi vi sarà la possibilità che in una riunione relativamente ristretta siano prospettati e risolti nel modo migliore problemi vasti e interessantissimi che riguardano il mondo intero.

Il T. C. I., fin dall'inizio di questo complesso movimento, fu rappresentato regolarmente ed assiduamente in tutte le riunioni all'estero della L.I.A.T., della A.I.T. e della A.I.A.C.R., prima dal compianto dottor Guastalla, poi dal sottoscritto.

Dott. CARLO MOLDENHAUER.

Il concorso 1925 per l'abbellimento delle Stazioni.

Fin dal 1911, ad iniziativa del Touring Club Italiano e della Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, vennero iniziate gare che presero il nome di « Concorsi delle stazioni fiorite », per ottenere che le nostre stazioni ferroviarie, costituenti altrettante caratteristiche porte d'ingresso di regioni e città, si adornassero di fiori e di arbusti e si circondassero di aiuole, rendendosi gradite agli impiegati e belle allo sguardo del *turista* o del viaggiatore, durante le soste o le attese dei treni. L'Amministrazione ferroviaria, come la più direttamente interessata nella simpatica iniziativa, tendente in sostanza all'abbellimento della propria sede, concesse volentieri fin da allora il suo appoggio diretto, insieme a notevoli contributi finanziari.

Il Concorso del 1911 venne bandito tra le stazioni comprese nelle linee conducenti dai confini del Regno alle città sedi delle grandiose esposizioni di quell'anno: Torino, Firenze, Roma. Nel 1912, riprendendo l'attuazione dei concorsi, il Comitato si propose di iniziare una serie di gare, che successivamente toccasse tutte le regioni d'Italia. Ed infatti in quell'anno il concorso comprese le linee dell'Alta Italia; mentre nel 1913 venne esteso alle linee dell'Italia Centrale. Ma gli avvenimenti bellici non consentirono di portare a compimento la serie delle gare, che nel 1914 avrebbe dovuto estendersi all'Italia Meridionale ed Insulare.

Dopo la lunga e forzata interruzione, dovuta alla conflagrazione mondiale ed agli avvenimenti successivi, l'Ente Nazionale Industrie Turistiche (ENIT), prendendo occasione dall'avvenimento dell'Anno Santo, si è fatto promotore della rinascita della bella iniziativa, ottenendo la preziosa adesione ed il concorso della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, e la gradita ed apprezzata collaborazione delle Associazioni che prime avevano attuata l'idea: il Touring Club Italiano e la Federazione Italiana dei Consorzi Agrari.

Il Comitato, all'uopo nominato, ha steso il programma del nuovo Concorso che, per la eccezionale circostanza, analogamente a quello del 1911, deve limitarsi alle stazioni delle linee che dai confini adducono a Roma e ad altre località, le quali più specialmente richiameranno, durante l'anno giubilare, la affluenza dei forestieri. È però intendimento degli Enti promotori che la ripresa delle simpatiche gare debba continuare coi prossimi anni, estendendosi metodicamente a tutte le linee della rete, a cominciare da quelle dell'Italia Meridionale ed Insulare.

Il Comitato fa grande e sicuro affidamento sull'opera volonterosa dei titolari delle stazioni e sulla collaborazione di quanti, enti e privati, apprezzando il fine dell'iniziativa, vorranno contribuire ad aggiungere alle bellezze naturali del nostro Paese, quelle che potranno crearsi attorno ai fabbricati delle stazioni ferroviarie con applicazioni, sia pure modeste, dell'arte dei fiori, che ha in Italia non soltanto il favore del cielo e della terra, ma anche antiche e gloriose tradizioni.

Norme del Concorso.

Art. 1. — L'Ente Nazionale Industrie Turistiche, il Touring Club Italiano e la Federazione Italiana dei Consorzi Agrari, col patrocinio e col contributo delle Ferrovie di Stato, indicono fra i Capi stazione delle seguenti linee ferroviarie:

Ventimiglia-Genova, Modane-Torino-Alessandria-Genova, Genova-Spezia-Livorno-Civitavecchia-Roma, Domodossola-Arona-Milano, Chiasso-Milano, Milano-Bologna-Firenze-Roma, Borgo S. Donnino-Fornovo-S. Stefano-Sarzana, Brennero-Trento-Verona-Bologna, S. Candido-Fortezza, Tarvisio-Udine-Mestre-Venezia, Piedicolle-Trieste-Mestre, Postumia-Trieste, Piume San Pietro del Carso, Mestre-Padova-Rovigo-Ferrara-Bologna, Orte-Foligno-Perugia-Terontola, Foligno-Falconara-Ancona-Loreto, Roma-Napoli-Pompei,

il presente Concorso, che ha per iscopo l'abbellimento con piante ornamentali dei fabbricati destinati a stazione ferroviaria e degli spazi ad essi contigui.

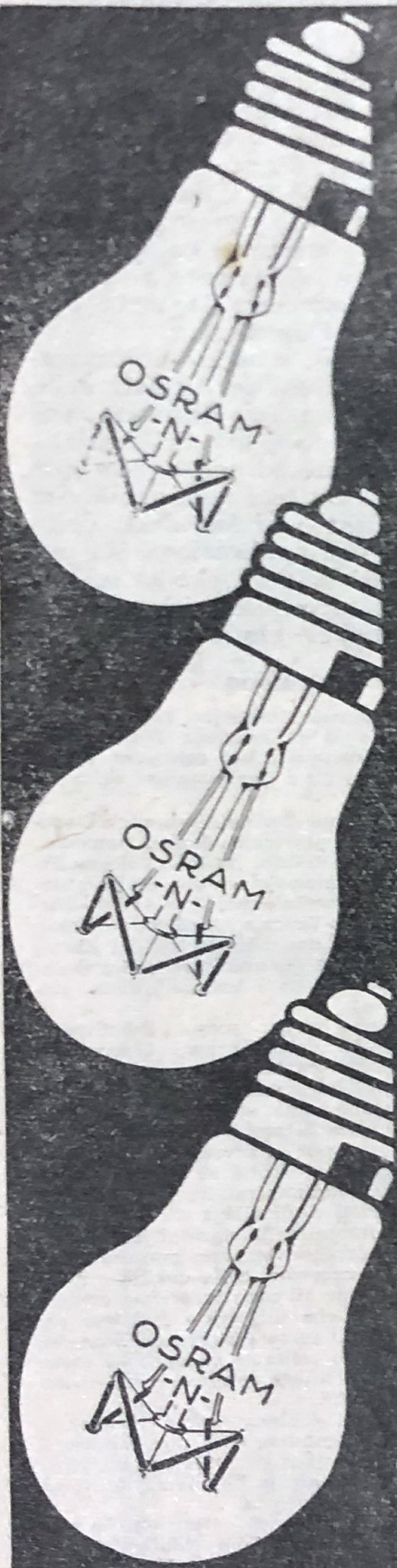
Art. 2. — Ai concorrenti è lasciata facoltà di scegliere delle piante da ornamento, quelle specie e varietà che, secondo il criterio di ciascuno, meglio possano rispondere allo scopo che si propone il presente Concorso.

Art. 3. — È pur lasciata in facoltà ai concorrenti di disporre nel modo che crederanno migliore (in assieme o isolati) i fiori, gli arbusti e gli alberi che orneranno le facciate ed i luoghi contigui delle stazioni ferroviarie.

Art. 4. — A tutti gli aderenti verranno gratuitamente spediti i concimi chimici necessari nella qualità e nella quantità che la Commissione all'uopo incaricata crederà di stabilire e due cartelli con diciture « Concorso per l'abbellimento delle Stazioni 1925 » e « concimazione chimica », che dovranno essere collocati su appositi sostegni nel centro di una delle aiuole coltivate o altro sito, a giudizio del Capo stazione.

Inoltre le ornamentazioni debbono essere disposte in modo, non solo da non nascondere e da non turbare il funzionamento degli impianti e dei meccanismi delle stazioni, ma anche da rispettare la pubblicità dei terzi, esercitata dalla ditta concessionaria.

Art. 5. — Ogni concorrente dovrà curare che la propria stazione si trovi nelle condizioni volute dal concorso, nel più breve tempo e *non oltre la fine di giugno*. La visita alle stazioni concorrenti per parte dei delegati sarà fatta però possibilmente tenendo conto dell'epoca che i Capi stazione volessero preventivamente indicare.

Art. 6. — Per l'esame delle stazioni concorrenti, la Commissione esecutiva del Concorso nominerà per ognu-

OSRAM
-N-
OSRAM
-N-
OSRAM
-N-

na delle linee ferroviarie contemplate nel presente programma, alcuni delegati con l'incarico di riferire, entro l'ottobre 1925, sui lavori e sui risultati ottenuti da ciascun Capo stazione per ornare la propria sede, ed esprimere alla Giuria generale che verrà nominata, il proprio parere sui meriti di ciascun concorrente.

Art. 7. — La Giuria Generale, nello stabilire la graduatoria tra i concorrenti e nell'assegnare i premi, terrà principalmente conto della stabilità della ornamentazione, che dovrà essere assicurata, nelle linee generali, da piante perenni.

Art. 8. — A disposizione della Giuria sono messi i seguenti premi:

ai Capi stazione titolari:

n. 15 da L. 500
» 25 » » 200
» 30 » » 150
» 80 » » 100

con diploma, oltre a numerose medaglie del Ministero dell'Economia Nazionale, degli Enti promotori e di Associazioni varie;

al personale subalterno:

n. 40 gratificazioni da L. 75,
» 90 » » » 50.

Verranno conferiti premi di collaborazione (medaglie e diplomi) a coloro che avranno coadiuvato i Capi stazione con consigli, opere e contributi di piante, semi, ecc.

Art. 9. — La Giuria presenterà agli Enti promotori relazione dei lavori compiuti entro il mese di novembre 1925.

Il giudizio della Giuria è inappellabile.

Art. 10. — Per essere ammessi al presente concorso, dovrà essere inviata dichiarazione di adesione, servendosi della scheda, che viene trasmessa con lettera-circolare ai signori Capi stazione.

Per norma dei concorrenti si riportano alcune delle istruzioni che saranno date ai Delegati della Giuria per la relazione dei rapporti sulle stazioni visitate.

Affinchè alla Giuria generale riesca più facile stabilire la graduatoria, i Delegati riferiranno:

a) se la posizione topografica della stazione visitata sia tale da aver influito sul costo e sull'entità dei lavori eseguiti per la seminagione e la coltivazione dei fiori;

b) se l'ornamentazione si limita all'edificio della stazione ed alle costruzioni secondarie od al terreno circostante, oppure se sia estesa all'uno e agli altri;

c) se la stazione negli anni precedenti al 1925 presentava in parte o per intero l'ornamentazione in fiori del corrente anno;

d) se l'esame fatto delle aiuole contornanti la stazione e le notizie raccolte hanno permesso di stabilire che siano stati eseguiti trasporti di terreno o rimaneggiamenti di aiuole preesistenti;

e) se il terreno complessivamente utilizzabile sia stato totalmente o parzialmente o in modo notevole utilizzato;

f) se sui davanzali delle finestre della stazione siano disposti vasi con piantine in fiore e se tali piantine siano tenute in modo lodevole;

g) se l'ornamentazione con piantine collocate in aiuole venne lodevolmente completata con piantine da fiori in vaso;

h) se l'ornamentazione con piantine abbia, per quanto si può presumere, carattere transitorio o stabile;

i) se dei concimi chimici distribuiti sia stato fatto uso razionale e con quali effetti;

l) se all'ornamentazione della stazione contribuirono giardinieri e floricultori, fornendo oltre che piante e sementi, anche l'opera propria;

m) se la stazione si presenta, anche per quanto riguarda la pulizia generale dei passeggiatoi, in modo conveniente e gradevole;

n) se l'ornamentazione tutta abbia il carattere di stabilità che le conferisce particolare pregio.

Le ferrovie secondarie d'Italia.

La «Rivista delle strade ferrate, autovie e linee di navigazione», che esce a Roma, ha iniziato la pubblicazione di interessanti articoli intorno alle ferrovie secondarie d'Italia, offrendo la possibilità di conoscere dati tecnici ed anche turistici di notevole importanza. È anche molto interessante, oltre alla parte che riguarda articoli tecnici e ferroviari, il notiziario che si riferisce alla organizzazione dei servizi di trasporto. La Rivista ha iniziato la pubblicazione di interessanti e utili monografie tecnico-turistiche sulle ferrovie secondarie, cominciando con la Rocchette-Asiago e la Calalzo-Dobbiaco.

Per la vidimazione dei certificati di abilitazione a condurre autoveicoli.

Agli automobilisti e motociclisti novaresi che ci scrivono ringraziando per aver fatto eco alle loro proteste ed ottenuto che anche in quella provincia siano finalmente applicate, secondo la generale — e del resto univoca — interpretazione, le norme di legge relative alla vidimazione annuale dei certificati di abilitazione a condurre veicoli, specifichiamo che, per arrivare a tale risultato, ci fu giocoforza provocare l'intervento diretto della Direzione Generale delle Imposte e Tasse presso il Ministero delle Finanze.

Confermando perciò le conclusioni della nostra nota pubblicata nel numero di febbraio, aggiungiamo che, quando la tassa di vidimazione per l'anno in corso sia pagata entro il mese di febbraio, nessuna multa è applicabile ai motoristi che, non essendosene serviti, non abbiano provveduto alla vidimazione in uno o più anni precedenti.

Notiziario Radiotecnico

Il problema del giorno: udire i radioconcerti con poca spesa!

Dunque, questa Radio in Italia si sviluppa, sì o no?

Io credo di sì. Gli industriali e commercianti di apparecchi Radio italiani si sono costituiti in associazione (1) col preciso intento di far ricuperare all'Italia in questo campo tutto il tempo perduto. Gli industriali e i commercianti in genere non buttano via il loro tempo: se si occupano a fondo della Radio, è perchè son sicuri del fatto loro.

La Radio è venuta di moda, quindi ogni famiglia che si rispetta deve provvedersi del ricevitore per radioconcerti. Qui il problema minaccia di diventar tragico. Quanto costa un apparecchio completo atto a ricevere i concerti europei? Da mille a cinque mila lire. Per il ricco signore il problema è ultrasemplice; per l'impiegato, il modesto commerciante, lo studente, l'ope-

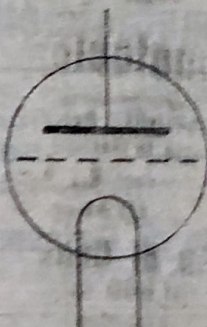
(1) Associazione Nazionale Industriali e Commercianti Radio, via Fatebenefratelli, 7 - Milano.

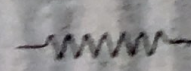
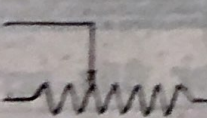
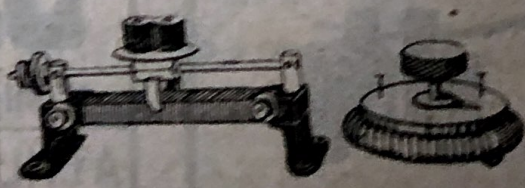
raio, l'agricoltore il problema minaccia di diventare insolubile. L'unica soluzione è in questi casi quella di costruirsi l'apparecchio, di acquistare cioè le parti staccate e di collegarle poi fra loro con pazienza e intelligenza (in questo caso trecento o quattrocento lire possono bastare) (1).

Quando la serata è buona e i disturbi atmosferici concedono un po' di tregua, è bello, direi quasi commovente, ascoltare ed anche riascoltare il *jazz-band* di Londra, oppure la dolce parlata spagnuola, o la *Marcia Reale* di Roma con la suggestiva *Buona notte a tutti* della melodiosa voce femminile (2), il tutto semplicemente girando un paio di manopole di una lucida scatola; ma il raggiungere lo stesso risultato con un apparecchio costruito tutto o quasi colle proprie mani, aggiunge alla gioia del concerto, una impagabile soddisfazione morale che val la pena di provare.

I comuni apparecchi ricevitori in cassetta, una volta scoperchiati, si presentano internamente come grovigli di fili conduttori, interrotti qua e là da qualche laminetta.

(1) Per la costruzione di un ricevitore molto semplice ed economico, vedere *La Sorgente*, giugno 1924, pag. 164.

(2) Chi desidera l'elenco delle principali stazioni radiofoniche europee con le relative lunghezze d'onda, le norme radiolegislative italiane e l'elenco dei fabbricanti Radio in Italia, si rivolga alla Biblioteca Radiotecnica Italiana, via Cappuccio, 2 - Milano.

Al di sopra dell'apparecchio o sul davanti vengono innestate delle lampadine speciali (dette comunemente triodi) (1). Al difuori dell'apparecchio si innestano accessori indispensabili, come la cuffia telefonica o l'altoparlante (dall'aspetto di una comune tromba da gramofono), le pile alimentatrici (le stesse che si adoperano per le lampade tascabili) e il raccoglitore o collettore delle perturbazioni eteree (antenna o telaio).

Il competente sa con grande rapidità riprodurre su un foglio la rappresentazione simbolica del ricevitore, o, come dice lui, lo *schema* del ricevitore, il vero punto di partenza per la ricerca dei guasti, ma l'incompetente, sia questo avvocato, o ragioniere, o commerciante, la prima volta che si trova dinanzi a questi schemi, prova la stessa impressione di chi sia chiamato a decifrare, senza la chiave, dei geroglifici egiziani...

Occorre adunque la chiave, ma questa bisogna guadagnarsela.

I circuiti radiotecnici e quindi anche gli schemi pei radioconcerti sono costituiti, come le parole, da varie lettere, messe assieme fra di loro. Nelle tabelle che seguono ne diamo l'alfabeto.

(1) Vedere *Le Vie d'Italia* — febbraio 1924 — l'articolo «Una grande scoperta» e *La Sorgente* — marzo 1924 — l'articolo «Il mondo degli atomi e le conquiste della scienza».

Osservazioni. — È la lampada meravigliosa, l'anima di ogni trasmettitore e di ogni ricevitore radiofonico (vedi articolo su *Le Vie d'Italia* del febbraio 1924). Ha la virtù di amplificare miliardi di volte le debolissime perturbazioni eteree sino a renderle udibili al telefono. Con semplici artifizi è resa atta a sua volta a perturbare l'etere in modo da rendere possibile la radiotrasmissione dei concerti.

Osservazioni. — Il profano trova utile paragonare l'elettricità a un liquido. L'acqua è ad esempio composta di infinite goccioline, così come l'elettricità è composta da infiniti *elettroni*, o goccioline di elettricità. Fer-

chè l'acqua possa circolare in una tubazione, occorre portarla in alto di 2, di 3, di 50 metri; perchè l'elettricità possa scorrere attraverso ad un filo conduttore bisogna portarla, diremo così, in alto, di due, di tre, di cinquanta... *volt* (dal grande italiano *Volta*).

Il liquido si porta in alto generalmente con pompe; l'elettricità con speciali macchine elettriche, o anche più semplicemente, entro *accumulatori* o *pile*. Il numero di litri d'acqua che può fluire in un secondo attraverso a un tubo, dipende dalla resistenza che oppone il tubo stesso. Se il tubo è lungo 1 metro oppone una certa resistenza, se è lungo due metri, oppone una resistenza doppia. Se il tubo ha la sezione di un centimetro quadrato ostacola il passaggio del liquido secondo, ad esempio, una resistenza uno; se la sua sezione è più ampia, mettiamo doppia, il liquido trova meno difficoltà a passare, incontra cioè metà resistenza. Lo stesso per l'elettricità. I fili lunghi e sottili oppongono grande resistenza al passaggio del fluido elettrico, somma di infinite goccioline elettriche (elettroni); i fili corti e grossi offrono invece piccola resistenza. Una domanda. Le goccioline di elettricità passano attraverso ai corpi massicci? Dove va a finire allora l'impenetrabilità dei corpi? La sezione del filo di rame ingrandita un miliardo di volte si presenta come un immenso reticolato, attraverso alle maglie del quale gli elettroni si spostano agevolmente. Gli scienziati ci dicono che per formare un *litro* di elettricità occorrono 6 mila milioni di miliardi di goccioline (elettroni). Questo litro di elettricità lo chiamano *ampère* (dal famoso scienziato Ampère).

Nome		simbolo	Forma costruttiva comune	Prezzo
Induttanza	fissa . . .			da 10 a 50 lire
	variabile			da 30 a 100 lire

OSSERVAZIONI. — Una bobina di filo metallico avvolto su tubo isolante (di cartone, ad esempio): ecco l'induttanza nella sua forma più semplice. Ostacola il passaggio della corrente elettrica, ma più generosa della resistenza dianzi vista, non provoca dissipazioni di sorta; immagazzina l'energia elettrica per restituirla poi quando ci fa comodo. Si ha l'induttanza variabile quando il numero delle spire si può variare a nostro piacere.

Nome		simbolo	Forma costruttiva comune	Prezzo
Capacità	fissa . . .		(a mica)	da 5 a 15 lire
	variabile		(ad aria)	da 25 a 150 lire

OSSERVAZIONI. — Un condensatore dei più usati in radiotelefonia è costituito da due lamine metalliche (es. alluminio) affacciate e separate da un isolante (es. mica od aria). Anche il condensatore ostacola, diremo così, a suo modo, il passaggio della corrente elettrica. Anche esso è generoso come l'induttanza: non provoca (almeno il condensatore perfetto) dissipazioni di sorta, ma il suo comportamento non è identico a quello dell'induttanza; è, si potrebbe dire, simmetrico, specularmente simmetrico. Il meraviglioso è che messi assieme in un certo modo (circuiti oscillatori) questi due singolari ostacoli si possono, per particolari valori, annullare a vicenda (condizione di risonanza), di modo che fra i due litiganti il terzo (corrente elettrica) gode.

Nome	Simbolo	Forma costruttiva comune	Prezzo
Pile e Accumulatori			batterie di pile da 60 volt formate da elementi di 1 volt ciascuno batteria di accumulatori (o pile) per accensione del triodo, formata da elementi di 2 volt ciascuno da 30 a 150 lire

OSSERVAZIONI. — Son le stesse pile che servono per l'accensione delle lampade tascabili; son gli stessi accumulatori che servono pei fanali elettrici da biciclette o per autoveicoli. Le figure rappresentano gli elementi.

Nome	Simbolo	Forma costruttiva comune	Prezzo
Antenna e terra			da 20 a 100 lire

OSSERVAZIONI. — È il raccoglitore più redditizio delle perturbazioni dell'etere, debolissime, perchè stremate dal lungo viaggio dalla stazione trasmettente alla ricevente.

In mancanza d'altro, per ricevere radioconcerti da piccole distanze può servire anche la linea del campanello elettrico come *antenna* e la conduttura dell'acqua potabile come terra.

Nome	Simbolo	Forma costruttiva comune	Prezzo
Cuffia telefonica (o telefono)			da 40 a 80 lire

OSSERVAZIONI. — Ingegnoso dispositivo che trasforma le vibrazioni elettriche in vibrazioni meccaniche di una membrana che le trasmette a sua volta all'aria che la circonda. In una radiotrasmissione perfetta e da piccole distanze, la parola e la musica vengono riprodotte al naturale.

Ing. A. BELTRAMI.

Gli animali in aeroplano.

A proposito di quanto pubblicammo a pagina 110 de *Le Vie d'Italia* di febbraio di quest'anno ci viene fatto notare che il noto aviatore Guido Keller durante l'occupazione dannunziana di Fiume trasportò a bordo del suo *Sva* da Fiume a Zara un somaro ed una civetta sì che anche in questo campo vi sarebbe un precedente italiano a quello francese d'un aviatore che prese a bordo di un apparecchio Goliath un cavallo. Il Keller del resto soleva volare sempre in compagnia d'un animale: un pappagallo, qualche volta un'aquila o una capretta.

Volo a vela con due passeggieri. — In una delle giornate dell'ultimo convegno tedesco nella Rhöne, un apparecchio per il volo a vela con a bordo un passeggiero oltre al pilota ha percorso 10 km. rimanendo in aria per 18 minuti primi.

Sicurezza dei viaggi aerei. — Dal resoconto dell'attività della società aerea americana « Aeromarine Airways Corporation » appare come essa abbia chiuso il suo 4° anno di esercizio avendo trasportato 30.000 passeggieri per un percorso complessivo di 1.610.000 chilometri con un solo incidente grave. Nel 1922 tutti i viaggi stabiliti dall'orario furono compiuti, raggiungendo così la regolarità del 100 %; nel 1923 la regolarità fu del 99 %.

La compagnia è l'unica del mondo che viva senza sussidio governativo.

Nuova linea aerea notturna. — È in avanzata preparazione la linea aerea Copenaghen-Stettino che sarà esclusivamente notturna e che verrà poi prolungata sino a Berlino. Il tratto Copenaghen-Stettino sarà effettuato con idrovolanti Dornier ed il tratto Stettino-Berlino con aeroplani Fokker.

Un pericolo per le pinete del Carso.

Tutti conoscono quale bellezza dal punto di vista paesistico rappresentino le pinete di quella arida e brulla regione che è il Carso Giulio ed Istriano; sono esse un ornamento del paesaggio e costituiscono anche una non indifferente fonte di reddito pei proprietari di boschi. Leggiamo però nel *Piccolo della Sera* di Trieste come un grave pericolo minacci l'integrità di quel patrimonio forestale che si stende su di una superficie di oltre 15.000 ettari: quelle pinete sono state infatti invase dalla Falena Processionaria, quel curioso ma terribile bruco che costruisce dei nidi sui rami delle piante di pino e discende poi a terra con quelle caratteristiche processioni di fila indiana che hanno dato appunto luogo all'appellativo del bruco. Quando il parassita, che ha capacità straordinarie di sviluppo, attacca un bosco per uno o due anni senza che si intervenga a distruggere i bruchi, la pineta è inesorabilmente condannata a perire. Si pensi infatti che un solo nido contiene fino a 200 bruchi che rappresentano altrettante farfalle ognuna delle quali deposita fino a 300 uova. L'abbandono delle pinete durante la guerra e il difetto di mezzi per le opere necessarie hanno facilitata l'impressionante invasione della Processionaria che ora si constata dappertutto, ma specialmente in Istria.

Per disciplinare la raccolta dei nidi in tempo utile, cioè nelle giornate fresche o piovose dall'ottobre al febbraio — unico mezzo per combattere radicalmente il parassita, che ai primi tepori abbandona il nido per la pastura — è necessario in primo luogo avere i mezzi per anticipare la spesa occorrente per la distruzione dei nidi stessi. Il modo ideale e più sicuro, da sostituirsi a quello in vigore, starebbe nel possibilitare all'amministrazione forestale la distruzione con denaro da anticiparsi per conto dei Comuni e dei possessori privati. Soltanto così si avrebbe la sicurezza della scomparsa della Processionaria, fra uno o due anni, dalle pinete del Carso, perchè la distruzione avverrebbe con uniformità di criteri per opera di apposite squadre bene organizzate.

Alla cosa si è interessato il Ministero dell'Economia Nazionale e presto sarà iniziata l'azione radicale in modo che, se non qua

st'anno, l'anno venturo il parassita scompaia dalle pinete del Carso.

Un archivio della guerra.

Tutte le guerre del nostro Risorgimento furono seguite dalla formazione di due differenti fonti di documentazioni e di testimonianze: l'una *ufficiale*, facente capo all'Ufficio Storico del Corpo di Stato Maggiore, dove vennero a concentrarsi i piani di guerra, le relazioni ufficiali, i diarii delle unità, dei reparti, ecc.; l'altra *privata*, cioè costituita dalle lettere, dalle memorie e dai diarii nei quali uomini politici, diplomatici, reduci e veterani fermarono il ricordo dei fatti ai quali essi avevano partecipato e che, appunto perchè erano compilati non per ottemperare a disposizioni legali e disciplinari, costituiscono spesso, per la loro sincerità e per la loro spontaneità, documenti del più saliente interesse per chi voglia fare la storia delle guerre dal punto di vista psicologico e sociale, e trattare uno degli innumerevoli e suggestivi aspetti della storia degli uomini in guerra.

Dagli archivi e dai Musei comunali o privati è così scaturita una copiosa letteratura storiografica di carattere privato, la quale illumina i retroscena della politica, rilevando anche i fatti non acquisiti alla storia ufficiale, ma che furono spesso le cause efficienti o determinanti di essa, illustra i personaggi storici nella intimità della loro vita e nei rapporti che essi ebbero coi loro contemporanei, rivela l'animo dei combattenti, e non raramente inonda con fasci di vivida luce periodi storici, che le sopravviventi passioni di parte si studiavano di mantenere nella oscurità.

Queste considerazioni hanno indotto il Comune di Milano ad istituire, ad incremento delle collezioni del Museo del Risorgimento, un « Archivio della guerra » con lo scopo di raccogliere da ogni parte d'Italia, da ogni cittadino, da ogni ente pubblico o privato e da ogni ex combattente di qualunque grado, arma, corpo o specialità, *le memorie, i diarii, le corrispondenze*, e in generale *tutti i documenti scritti o stampati*, comunque interessanti il periodo della guerra, sia al fronte che nel paese, e la partecipazione dei reduci alla guerra del 1915-'18. Nulla deve andar perduto di ciò che contenga un ricordo anche modesto di un fatto d'armi, di una vissuta ora di fede, di trepidazione o di attesa nel duro cimento sul campo di battaglia, o di attesa o di fede nell'interno del paese.

Coloro che esercitarono un comando dovrebbero mandare la narrazione dei fatti di armi ai quali hanno partecipato, e quelli che non esercitarono comandi dovrebbero, con

non minore vantaggio per gli studi storici, inviare memorie, impressioni e ricordi del tempo da essi trascorso nei reparti combattenti. Qualora si tratti di documenti riservatissimi di cui non sia opportuno permettere al pubblico la consultazione, i donatori possono mandarli in plichi suggellati, con relativi elenchi descrittivi del contenuto.

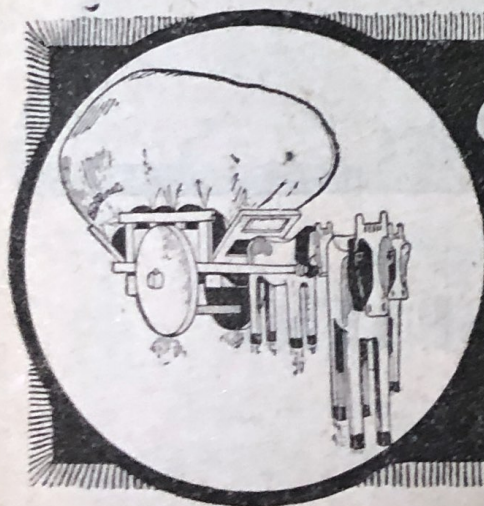
Nel Museo del Risorgimento di Milano, dove per la generosità del dott. Achille Bertarelli e di alcuni cittadini che hanno seguito il suo esempio esiste già una cospicua raccolta di documentazioni iconografiche e di documenti a stampa e cimelî della recente guerra, si verrà in tal modo a creare una fonte di testimonianze di primo ordine, un centro necessario per gli studî anche di questo grandioso fatto. Saranno naturalmente preziosi fra tutti quei documenti che, riflettendo l'anima ed i giudizi del combattente, sono destinati a parlare molto a lungo alla mente ed al cuore delle venture generazioni.

L'« Archivio della guerra » raccoglie il materiale che può rientrare nell'una o nell'altra di queste categorie: diari di guerra; memorie di prigionia e interrogatori di prigionieri nemici; diari di operazioni; diari e memorie di Cappellani militari; originali e copie di relazioni sulle operazioni di guerra; carte topografiche di località state teatro di guerra; carte di navigazione aerea, fotografie fatte da aeroplani; carte di navigazione marittima; fotografie di località state teatro di guerra; lettere di combattenti; fotografie di combattenti; ordini e circolari di comandi e di autorità militari e civili emanate in zona di guerra, o nell'interno del paese per causa della guerra; manifesti murali, giornali di trincea e di prigionieri, giornali nemici ed esteri; manifesti pubblicati in paese durante la guerra per rinvigorire la resistenza; volumi ed opuscoli sulla guerra.

Le memorie, i diari, le lettere, i documenti è preferibile siano manoscritti o stampati, piuttosto che dattilografati, perchè l'inchiostro dattilografico smarrisce presto.

I plichi vanno mandati all'*Archivio della Guerra (Museo del Risorgimento, Castello Sforzesco, Milano)*; e devono essere accompagnati da un *modulo*, riempito per cura dei combattenti stessi o delle famiglie dei combattenti defunti, modulo che può richiedersi al citato indirizzo.

Una gita sul "Conte Verde".

La Sezione di Genova della Lega Navale Italiana per celebrare il 25° anno della sua costituzione ha organizzato per il 29 aprile una gita sul piroscafo *Conte Verde* da Genova a Monaco e ritorno. La quota è di L. 100 per la sola andata, L. 200 per l'andata e ritorno e comprende la colazione a mezzodì

del 29 aprile, il pranzo alla sera dello stesso giorno e la piccola colazione prima di sbarcare a Genova il mattino del 30 aprile. Maggiori particolari possono essere richiesti alla Segreteria della Lega Navale Italiana, via Roma, 3 - Genova.

Nuovi rifugi.

Domenica 22 febbraio, lo Sci Club della Sezione di Gorizia del C.A.I. ha inaugurato a Lazna un Rifugio che porta il nome modesto di « Capanna Sciatori ».

È da due anni che i campi di Lazna, sull'orlo nord-ovest dell'altipiano di Ternova, sono stati messi in valore per lo sport degli sci.

La nuova Capanna può contenere un centinaio di persone e offrire la possibilità di pernottamento a circa 30. Per i mesi invernali vi è assicurato un ottimo servizio di alberghetto.

Nel montare il grazioso Rifugio lo Sci Club goriziano fu validamente aiutato dall'Autorità Militare, specialmente dagli Alpini dei Battaglioni Vicenza e Bassano.

Documenti turistici in latino.

Un nostro Socio ci fa osservare che la tessera di identità personale redatta per i pellegrini dell'Anno Santo non è il primo documento turistico redatto in quella lingua in tempi moderni. Ci ha inviato infatti due documenti pubblicati in Dalmazia; uno è un benvenuto ai viaggiatori con la lista dei cibi e il conto dell'albergo, l'altro una cartolina illustrata (*epistola salutatoria*) che mostra l'anfiteatro e l'acropoli suburbana di un antico centro romano di grande interesse archeologico. Ambedue i documenti furono pubblicati verso il principio di questo secolo in Salona presso Spalato (Dalmazia).

Riportiamo l'interessante elenco delle vivande:

VIATOR HABIS: *vinum salonitanum albi coloris*
» » rubri coloris
» » nigri coloris
zythum bosniacum
aquam saluberrimam fontis iadri
aquam fontis mattoniani
pernam salonitanam
clupeas issaeas
ova recentia sorbilia
» » cocta
butyrum recens
caseum dalmaticum
» helveticum
panem bis coctum vel domesticum
lac vaccinum
cognac spalatinum
potionem ex faba arabica
fructus

VILLICUS VIATORI
SALVUM IRE SALVUM REDIRE!

È significativa la persistenza della lingua latina in quella terra dalmata e fa ricordare la scoperta fatta anni addietro da alcuni ar-

cheologi croati che cercando i ruderi di un castello d'un antico ed illustre loro progenitore, rinvennero invece un marmo romano sul quale stava inciso: DEUS NOSTER, PROPITIUS ESTO REIPUBLICA ROMANORUM.

Il trasporto del sale.

In relazione all'articolo da noi pubblicato nel numero di febbraio de *Le Vie d'Italia* intorno alle Saline di Cagliari, ci viene fatto notare un aspetto pure interessante di quella fiorente industria e cioè la vasta organizzazione di trasporti marittimi per dare sbocchi sempre più ampi al magnifico crescendo della produzione che ormai tocca in certi anni i 2.200.000 quintali.

Si deve far fronte all'oscillazione del consumo in correlazione alla capacità dei vari depositi, in modo da corrispondere sempre alle richieste per il consumo e potere a tempo debito rifornire le industrie private, sì da incoraggiare il fiorire e l'estendersi a sempre nuovi rami.

Per il passato il caricamento veniva compiuto ad economia direttamente dallo Stato ed il trasporto veniva effettuato con piroscafi di armatori vari noleggiati dallo Stato: ma ovvie ragioni di economia indussero il Ministero delle Finanze a ricorrere all'industria privata, e concessionaria della *caricazione* e del trasporto di tutto il sale prodotto dalle saline di Cagliari rimase, in seguito ad aggiudicazione per pubblico incanto, la « Peninsulare » di Genova che ha adibito al trasporto del sale i tre piroscafi: *Marco, Rodosto* e *Comandante Bafile*, nonchè l'altro *Bacicin Serra* noleggiato, della portata complessiva di circa 15.000 tonnellate.

Il piroscafo *Marco* in ferro, di oltre 5000 tonn. di portata, ha le stive rivestite in legno, il *Rodosto* ed il *Bacicin Serra* sono in legno ed il *Comandante Bafile*, piroscafo in ferro di 2000 tonnellate di portata e di minimo pescaggio (12 piedi) è più specialmente indicato per il minor pescaggio che lo rende accessibile anche nei porti di bassi fondali.

L'Italia forestale.

La Federazione Pro Montibus ha iniziato la pubblicazione di un periodico settimanale che reca questo titolo, in sostituzione del cessato giornale « L'Italia Forestale ». L'iniziativa merita il plauso di tutti quanti si occupano di un problema di interesse vitale per il nostro Paese. Chi desideri numeri di saggio si rivolga alla Feder. Pro Montibus, Piazza Montecitorio 115, Roma (20).

Una mostra a Terni.

Nei mesi di maggio e giugno avrà luogo in Terni una mostra artistica-industriale

dei prodotti dell'Umbria, Lazio, Toscana, Marche, Abruzzi, Molise. Essa avrà anche interesse turistico perchè speciali facilitazioni per la visita di quelle regioni saranno curate.

Fioretti di Sancto Francesco. - Edizione monumentale riproducente il codice fiorentino di Amaretto Manelli (1396), con 300 illustrazioni di Carlo Doudelet, rilegatura in legno e cuoio, L. 650.

Il settimo centenario della morte del grande Santo sta per essere celebrato e già comincia a ridestarsi attorno alla sua figura il fervore delle imprese destinate a richiamare spiritualmente fra noi il serafico « giullare di Dio ». Fra le forme di celebrazione niuna può riuscirci meglio accetta della presentazione di quegli scritti che sì da vicino rappresentano nel suo triplice aspetto umano, sociale e religioso il Santo dell'umiltà e della bontà. Intendiamo alludere ai *Fioretti* che, se pur risalgono nella redazione che noi possediamo al secolo XIV e non rappresentano opera originale bensì volgarizzamento popolaresco di scritti latini, sono pur sempre, unitamente ai freschi di Giotto, ciò che di più vivo, fresco e sincero è a noi rimasto di quella gran fiamma che parve dovesse divampare per tutto il mondo, purificando uno dei più tristi periodi della nostra storia ed ebbe invece la sorte riserbata alle grandi imprese: misconosciuta nel sec. XIII l'opera di Francesco, brilla oggi agli occhi nostri di nuova benefica luce. Salutiamo dunque con gioia l'apparire di una edizione nata in terra umbra ed in ogni particolare intonata all'ambiente francescano. Essa è dovuta alla iniziativa del dottor Claudio Argentieri di Spoleto, animatore di quella parte d'Umbria che ai tesori dell'arte disposa le più suggestive bellezze di natura, editore degno d'altri tempi. Egli volle far rivivere nelle sue forme originali uno dei più antichi manoscritti dei *Fioretti*, quello che Amaretto finì di scrivere il 13 luglio 1236 e che conservasi in una biblioteca fiorentina. Trovò un calligrafo paziente che ricopiò l'originale con assoluta fedeltà ed affidò a Carlo Doudelet, artista ben noto, il compito di illustrare il volume. Non qualche tavola ispirata agli episodi più salienti del testo, bensì una specie di commento attraverso centinaia di piccoli e gran-

di disegni che seguano da vicino ogni momento dell'azione e diano all'opera l'aspetto di una *Bibia pauperum*, accentuandone il carattere popolare. Se il Doudelet sia riuscito appieno nel compito immane che gli fu affidato non sapremmo dire; non è certo possibile che ugual freschezza d'ispirazione possa sgorgare ad ognuna delle tappe di sì lunga fatica, nè l'adozione del disegno a penna concede all'artista il modo di raggiungere effetti di molto variati o assai suggestivi. Ma ciò nonostante il Doudelet ha saputo far cosa davvero degna del soggetto. Le piccole illustrazioni un po' grigie quasi soffuse da un velo d'ombra, ben s'addicono a farci rivivere i sogni miracolosi di Francesco, a trasportarci in quel regno che potrebbe dirsi divino in quanto non sembra aver più se non deboli contatti col mondo terreno. La semplicità quasi rozza con cui vengono espresse le figure è perfettamente intonata allo stile del testo; la fedeltà nella riproduzione dei luoghi e degli atteggiamenti di Francesco e dei suoi è perfetta.

Ciò dicasi per le piccole illustrazioni; mentre nelle grandi tavole, che pur numerose adornano il volume, all'illustratore s'è sostituito l'artista, che diede vita a composizioni piene di vigoria, di espressione, d'efficacia. Sono dei veri capolavori ai quali il nostro sguardo ritorna sovente con soddisfazione.

L'Argentieri ha saputo assicurare, in ogni particolare, senso d'arte a questa edizione. La rilegatura è in legno e pelle, imitante quella dei codici dell'epoca, l'impressione nitidissima su carta a mano filigranata; gli elementi decorativi sono intonati al carattere del testo calligrafico e dei disegni. Di essa non si tirò che un limitato numero di esemplari numerati in macchina, dopo di che gli zinchi che formavan le impressioni d'ogni pagina vennero distrutti. È un'opera che merita d'essere largamente diffusa specie all'estero, ove sarà un argomento di vanto per la nostra arte editoriale.

La Spezia alla prima Mostra Italiana d'attività municipale in Vercelli - pag. 152, 6 ill., 11 tabelle fuori testo - L. 5.

È una pubblicazione veramente lussuosa e di grande importanza intorno alla partecipazione della Spezia alla prima Mostra Italiana di attività municipale. Questa partecipazione ha dato modo di costituire una specie di annuario statistico di quel comune, corredato di numerosissime tabelle, illustrazioni, grafici ecc. Se ogni comune d'Italia, che partecipò a quella Mostra, avesse curato una pubblicazione di così grande valore, gli studi demografici, statistici, amministrativi ecc. sarebbero assai avvantaggiati. Nel volume si parla delle origini della Spezia contemporanea e successi-

vamente dell'amministrazione e finanza, opere pubbliche, istruzione pubblica, demografica e statistica, polizia, beneficenza ed assistenza pubblica, servizi pubblici municipalizzati. Da tutto il complesso ne risulta il grande sviluppo della città marinara negli ultimi decenni ed il carattere di modernità impresso ad ognuna delle attività municipali.

Anche la città di Padova si è resa benemerita della coltura italiana pubblicando in elegante volumetto notizie della parte presa alla Mostra di attività Municipale di Vercelli. Non si tratta di un semplice catalogo, bensì, attraverso la illustrazione del materiale esposto a Vercelli, di una vera e propria monografia nella città veneta.

GUERRA U. - *Teoria e costruzione dei posti di telefonia senza fili* - III ediz. Chierchia e Maggiorotti, Roma 1924; 386 pag., 107 ill.: L. 14.

Il miglior titolo di merito di questo volume è quello di essere giunto alla terza edizione essendo state esaurite le due precedenti in brevissimo tempo. Opportunamente vi sono state aggiunte tutte le notizie di carattere pratico e l'indicazione delle più recenti migliorie introdotte nel campo della telefonia senza fili.

GUERRA U. - *Come s'impiantano i posti telefonici* - Ed. Chierchia e Maggiorotti, Roma 1924; pag. 64, 23 ill. e VI tav.: L. 4,50.

CHIERCHIA G. - *Resistenze e Reostati* - Ed. Chierchia e Maggiorotti, Roma, 1924: 75 pag., 26 ill.: L. 5,50 — *Teoria, Calcolo, Costruzione dei Motori a campo rotante* - ibid.; 52 pag., 25 ill.: L. 4,40. — *Teoria, Calcolo e Costruzione dei piccoli Trasformatori monofasi e trifasi* - ibid.; 70 pag., 33 ill.: L. 5,50. — *Il Vademecum dell'Elettrotecnico* - ibid.; ediz. tascabile, pag. 179, 47 ill.

Como - Casa editr. Cesare Nani & C., Como, 1925; pag. 63, 12 ill. e 1 pianta: L. 3,50.

È un volumetto assai ben redatto e che pensiamo sia destinato ad avere notevole fortuna giacchè mette in luce non solo le bellezze d'arte meglio note di Como, quale il monumentale Duomo, e le amenità di natura dei dintorni, ma anche tesori artistici meno noti e pur degnissimi d'essere visitati. Le notizie pratiche che precedono il volumetto, le molte illustrazioni nitidamente riprodotte e la piantina della città fanno di questa Guida di Como una pubblicazione utile e commendevole.

ALTOBELLO G. - *Nuove forme di mammiferi italiani del Molise e dell'Abruzzo* - pag. 36, 4 ill.

Dà notizia di alcune interessanti specie zoologiche del Molise e dell'Abruzzo.

MENNA E. - *Le contravvenzioni ai regolamenti locali.* - Como, Tip. Edit. Ostinelli, 1924; pag. 101: L. 6,50.

È il N. 96 della « Biblioteca pratica » Ostinelli la cui importanza e la cui praticità sono troppo note per essere qui ricordate. In questo volumetto è contenuto uno studio completo in materia di contravvenzioni ai regolamenti locali, agli ordini e provvedimenti dati dai Sindaci e dai Presidenti delle Amministrazioni provinciali. Legislazione, giurisprudenza, dottrina, pratica dell'argomento sono singolarmente esaminati in modo che può riuscir utile non solo agli amministratori e funzionari degli Enti locali, ma anche ai legali ed al pubblico in genere, che tanto deve oggi soffrire a cagione di una legislazione locale così caotica ed applicata in modo così diverso.

BERTACCHI C. - *Conversazioni geografiche* - Torino, Bocca (« Picc. Bibl. di Scienze Moderne », n. 310), pag. 263: L. 16.

Cosimo Bertacchi, illustre professore dell'Ateneo torinese ed uno dei più colti studiosi di storia della geografia, ha pubblicato in volume alcune dissertazioni e discorsi pronunciati a Congressi o dinnanzi a studenti che dànno conto della attività dall'autore sostenuta per la diffusione degli studi geografici in Italia. In un saggio: « Per la storia della G. in Italia nell'epoca contemporanea », egli passa in rassegna tutto quanto si fece dal 1860 ad oggi (ed ha parole di lode per l'attività spiegata dal Touring). In un'altro saggio: « la G. nella scienza, nella scuola e nella vita sociale », pone in evidenza tutto quanto non è stato fatto e potrebbesi fare per rendere sempre più diffuso lo « spirito geografico » in Italia. Ma anche gli altri saggi sono pieni di interesse, come quello su Matteo Ricci ed i suoi viaggi in Cina, su Antonio Cecchi e la politica coloniale dell'Italia, sulla parte avutà da Bologna nel movimento geografico nazionale (specie nei sec. XV e XVI) ed infine su: « L'Italia e il suo mare », originale *excursus* sulla parte data allo studio ed alla rappresentazione dei mari nostri attraverso i secoli.

Orbis Terrarum, Sperling & Kupfer, Milano. - HIELSCHER K., *La Spagna ignota*, oltre 300 pag. ill.: L. 140. - HOLDT H., HOFMANNSTHAL H., *La Grecia*, oltre 170 pag. ill.: L. 100. - BOERSCHMANN E., *Arte architettonica e paesaggio in Cina*, oltre 280 pag. ill.: L. 140. - HIELSCHER K., HAUPTMANN G., *La Germania*, oltre 300 pag. ill.: L. 140. - RORDAM, *La Scandinavia, la Danimarca, la Svezia, la Norvegia, la Finlandia*, oltre 280 pag. ill.: L. 140. - *Africa del Nord: Tripolitania, Tunisia, Algeria, Marocco*, oltre 250 pag. ill.: L. 140.

VERO ESTRATTO DI CARNE
ARRIGONI

La vecchia Casa editrice Sperling e Kupfer, d'accordo con una Casa germanica, ha iniziato la pubblicazione di una collezione dal titolo *Orbis Terrarum* che è opera di valore scientifico ed al tempo stesso di interesse artistico. Uscir fuori dal seminato, cercare di rappresentare le bellezze riposte di paesaggi, d'arte, di folk-lore, e compiere quest'opera di illustrazione mediante l'ausilio di un'arte fotografica impeccabile, ecco quale è stato il compito che si sono prefissi gli editori e che, bisogna dirlo con tutta sincerità, hanno raggiunto assai bene. Ciascun volume è preceduto da una brevissima introduzione (forse troppo breve, benchè una cartina geografica coll'indicazione dei luoghi illustrati aumenti un poco il valore scientifico dei volumi); seguono dalle 200 alle 300 tavole riproducenti in grande formato (cm. 15 x 21) delle fotografie originali assolutamente inedite, la maggior parte delle quali è stata presa da speciali operatori inviati nei paesi descritti. È previsto che la collezione consti di 30 volumi; per ora ne sono apparsi 5 dedicati rispettivamente l'uno alla Spagna ignota; e gli altri alla Grecia; all'arte architettonica ed al paesaggio in Cina; alla Germania, alla Scandinavia, Danimarca, Svezia, Norvegia, Finlandia; all'Africa del Nord, e sta per uscire un volume dedicato all'Italia, intorno al quale ci riserbiamo di ritornare quando sarà apparso. Una solida ed elegante rilegatura racchiude ciascuna opera il cui prezzo varia fra le 100 e le 150 lire e non appare elevato quando si siano osservate le tavole e se ne sia ammirata la impeccabile riproduzione. Nel volume dedicato all'Africa del Nord la parte più ampia è quella che si riferisce alla Tunisia, Algeria e Marocco in cui rivivono le bellezze paesistiche, la vita del popolo e gli avanzi dell'arte romana e del mondo islamitico, mentre invece avremmo desiderato che con maggiore ampiezza fosse trattato della Libia. L'autore di questo volume se la cava infatti un po' troppo a buon mercato dandoci la riproduzione di 3 o 4, sia pure belle ed originalissime, fotografie di Tripoli ed una di Bengasi mentre molto ci sarebbe stato da illustrare di meno noto, specie nei riguardi degli avanzi della civiltà romana. Ad ogni modo anche quest'opera è assai caratteristica poichè, come tutte le altre, non si sofferma ad illustrare luoghi e cose note di cui già vedemmo riproduzioni fotografiche ma bensì angoli remoti, bellezze ignorate, monumenti pressochè sconosciuti.

STRABONE - *La descrizione d'Italia* - trad. di C. O. Zuretti - Pubblic. dell'*Atene e Roma*, Sez. di Milano - Deposito presso G. B. Paravia, Milano; L. 5.—

La pubblicazione che fu resa possibile dalla generosità, davvero smisurata oltre che ammirata, del dott. Marco De Marchi, è di grande interesse. Si tratta di una perspicace traduzione di quella parte del Libro V e del VI della Geografia di Strabone che si riferiscono all'Italia. Lettura piacevolissima, che ad ogni passo ci fa meditare sulla modernità di quell'antichissimo scritto o meglio sulla immutabilità di questo nostro mondo che riteniamo tanto moderno. La pubblicazione interesserà un po' tutti gli italiani, che trovano nelle pagine di Strabone i quarti di nobiltà delle proprie città e paesi. Peccato che le note siano troppo parche. Gli editori dicono, ed è vero, che vi sarebbe stato materia, col commento, per un altro volume, ma forse fra questo partito e la via seguita si poteva trovare una soluzizone intermedia, che rendesse più grande il valore di consultazione del presente volume.

FRISONI PROF. G. - *Grammatica Portoghese-Brasiliana* - U. Hoepli, Milano; pag. 416: L. 16,50.

È uscita la 4ª edizione riveduta e notevolmente accresciuta della ben nota grammatica Portoghese-Brasiliana il cui interesse pratico è certamente notevole per tutti coloro che vogliono entrare in rapporti con i paesi dell'America Latina in cui si parla la lingua portoghese. Particolarmente notevole in quest'edizione una serie di dialoghi di carattere pratico assai utili anche per coloro che possiedono poche cognizioni grammaticali e lessicali.

DESIO A. - *La potenzialità agricola delle isole del Dodecaneso e i suoi rapporti con la costituzione geologica* - Istituto Agricolo Coloniale Italiano, Firenze 1924 - pag. 52: L. 7.

Il nostro egregio collaboratore, dott. Ardito Desio, dà in questo pratico volumetto le più importanti notizie intorno alla costituzione geologica, alla configurazione geografica, alla organizzazione di vita ed alle possibilità di sfruttamento agricolo delle Isole del Dodecaneso: Patmo, Lipso, Lero, Càlimno, Cos, Nìsiro, Stampàlia, Pìscopi, Simi, Calchi, Scàrpanto, Caso, Calstelrosso.

RICCARDI R. - *Ecuador.* - F.lli Treves, Roma 1924 - pag. 158, 33 ill. e 15 cartine geogr. - L. 15. —

L'Autore, nostro egregio collaboratore e direttore della serie di monografie pubblicate dall'*Istituto Cristoforo Colombo* di Roma intorno ai vari stati dell'America del Sud, ha riassunto nel volume, denso di dati e di notizie, tutto quanto può interessare intorno alla Repubblica dell'Ecuador. Alle generalità geografiche e geologiche, allo studio etnografico

Cento teste
Cento opinioni
Ma quando si tratta di olio il giudizio è uno solo e tutti gridano:
Viva l'Oleoblitz!
OLEOBLITZ
LA STAMPA SPORT
La Gazzetta dello Sport
Sports Illustrati
L'ALA D'ITALIA
Fondatore: ATTILIO LONGONI
STAMPA
CORRIER
L'IMPERO
il Resto
IL SECOLO
Gazzet
Il Messaggero
Lo Sport Illustrato
l'Unità
Organo del Partito Comunista d'Italia
Il Popolo d'Itali

e demografico segue l'esposizione delle attività economiche che richiamano l'attenzione degli uomini dell'industria e del commercio intorno alla fiorente Repubblica. Sono pure attentamente esaminati i rapporti non solo economici ma anche culturali fra l'Ecuador e l'Italia. Segue un largo cenno bibliografico e numerose illustrazioni; cartine e tabelle statistiche completano l'interessante e pratica pubblicazione.

GRAVINA L. - *Albenga, sua marina e dintorni.* - « Il Bel Paese » Livorno 1924 - pag. 54, 52 ill. - *Alassio e paesi della cornice* - « Il Bel Paese », Livorno 1924 - pag. 64, 45 ill.

ZEPPINI G. - *Nelle terre della morte e della gloria* - pag. 83, 89 ill., L. 10 a totale beneficio del Comitato Nazionale « Pro Orfani di Guerra ».

GENCARELLI F. - *La grande bonifica calabrese dal monte al mare* - Corriere della Terra, Roma 1924 - pag. 55, 9 ill. fuori testo: L. 5.

SOCI BENEMERITI DEL T. C. I.

MEDAGLIA D'ORO (100 Soci).

Alessandria, Isaia Vittorio; Busseto, Secchi Alberto; Catanzaro, Polese ing. Attilio; Dogliani, Ceva Terenzio; Genova, Bussetti Antonio, Padovani rag. Silvio; Gorizia, Vidali Aurelio; Lugo, Rastelli Edoardo; Milano, Magni Gianfranco, Sissa Giampiero; Roma, Fontana cav. uff. rag. Luigi, Martella dott. Giuseppe; Saronno, Straka Carlo; Tortona, Gay Ferdinando; Trieste, Almeda Paolo; Udine, Cancro dott. Alfredo; Viareggio, Salvo Giuseppe; Vicenza, Filicori ing. Ugo.

CIONDOLO D'ORO (75 Soci).

Busseto, Secchi Alberto; Cassino, Carducci Rocco; Catanzaro, Polese ing. Attilio; Clivio, Galli Leonardo; Cornigliano Ligure, Spagliardi Giuseppe; Dogliani, Ceva Terenzio; Genova, Bussetti Antonio; Guanzate, Castelli Mario; Lecco, Colombo Antonio; Lugo, Rastelli Edoardo; Monza, Veronesi Romolo; Morbegno, Casini Antonio; Pegognaga, Casnici Vincenzo; Roma, Bonetti comm. Mario, Fontana rag. cav. uff. Luigi, Martella dott. Giuseppe; Reggio Emilia, Sabbatini Enzo; Sarzana, Parlanti Giuseppe; Lido Venezia, Salvadori Angelo; Vicenza, Filicori ing. Ugo.

MEDAGLIA D'ARGENTO GRANDE (50 Soci).

Carpenedolo, Gandolfini dott. Ferruccio; Carpi, Malavasi Lamberto; Casalmaggiore, Maffei Carlo; Cirene, Oliverio Gaspare; Como, Mazzoletti Pier Luigi; Crema, Mancastroppa Attilio; Faenza, Vassura Andrea; Firenze, Bonanni Lodovico; Gavorrano, Crocchi Ivo; Laurenzana, Pisani Francesco; Lecco, Colombo Antonio; Lugo, Rastelli Edoardo; Marina di Palizzi, Vitalone Vito; Meta, Esposito Vincenzo; Milano, Chiesa Giuseppe; Morbegno, Casini Antonio; Napoli, Cignozzi cap. Adolfo; Orefice Umberto; Palermo, Paternostro avv. Leopoldo; Palombina Nuova, Trillini geom. Vittorio;

Pegognaga, Casnici Vincenzo; Pralungo, Raiteri Leonardo; Prato, Bigagli Giuseppe; Roma, Bonetti comm. Mario, Fontana rag. cav. uff. Luigi, Martelli dott. Giuseppe; Roncade, Tagliapietra Ardito Bruno; Savona, Minuto G. B.; Torino, Galleano Antonio; Trieste, Chodorowski Simeone.

MEDAGLIA D'ARGENTO PICCOLA (25 Soci).

Alfonsine, Amadei Luigi; Bari, Cammarota Aurelio, Bisenti, De Carolis Giulio; Bologna, Bernaroli Felice; Brindisi, Galliano rag. Giuseppe; Cagliari, Cirillo ing. Mario; Canelli, Boncompagni Dino; Caserta, Di Fede Salvatore; Catanzaro, Barbera Michelangelo; Chignolo Po, Ranza Oreste; Cividale, Gon Desio; Colle Isarco, Terranova Angelo; Curityba, Lattes Giuseppe; Fabriano, Baro Alfredo; Firenze, Federico Bernardini; Genova, Lertora Mario; Isola Liri Sup., Stellingheroff Guido; Madonna di Tirano, Ferrari Carlo; Mezzolombardo, Brighenti Carlo; Milano, Casati Pietro; Nera Montoro, Marinangeli Ubaldo; Palermo, Sortino Giovanni, Spirito Carmelo; Roma, Ottaviano cap. Giuseppe, Radi Francesco; Ravenna, Roncuzzi G.; Trieste, Zecca Giuseppe.

MEDAGLIA DI BRONZO GRANDE (10 Soci)

Altamura, Castronuovo Osvaldo; Aosta, Bordoni Achille; Ascoli Piceno, Ricci Gino; Bari, Monteleone Salvatore; Battaglia, Janniello Luigi; Bologna, Balestri Giuseppe, Degli Esposti geom. Francesco; Bondeno, Cottica Tullio; Brennero, Morandi Mario; Cagliari, Callai Carlo, Figus rag. Battista, Vannucci rag. Mario; Campli, Luigi cav. prof. Barbalato; Carrara, Tedeschi Romano; Caserta, Franzosi Dino; Cassano Murge, Nicola Alessandrelli; Catania, Gianferrara Edoardo; Catanzaro, Mazzotta geom. Ruggiero, Tucci Adolfo; Cosenza, De Grossi ing. Egidio; Crespi d'Adda, Brunner Emilio; Dronero, Decio cav. Giuseppe; Fabriano, Arbuatti Enrico; Frascati, De Simoni Arnoldo; Gandino, Baroncelli dott. Camillo; Lambrate, Della Putta Edoardo, Scocco Luigi; Laurana, Ceresola Lino; Legnago, Vascellari Otello; Livorno, Fatini Ciro; Locorotondo, Angelo dott. Pentassuglia; Mammone, Moi Nicolò; Mapello, Frigeni rag. Giuseppe; Massafra, Gallo cav. uff. Vincenzo; Milano, Castellini ing. Nino, Conforti Mirko, Gobbi Antonio, Maggioni Luigino, Pegozzi Armando; Monza, Glisenti Orazio Giuseppe; Napoli, Irace Carlo, Pignataro Domenico; Orsogna, Bonanno Gino; Osimo, Castiglioni conte Giovanni; Palma Campania, Montanino rag. Simone; Pisa, Tortorelli Alfredo; Reggio Calabria, Bruno G. B., Desimone Saccà Antonio; Rivarolo Ligure, Gonnet Giovanni; Roma, Francia rag. Michele, Egisto Laureti, Massano Angelo; Rosarno, Centuli Giuseppe; Sale, Ghislieri Quinto; S. Dalmazio di Tenda, Bissio Alfredo; S. Ilario Baganza, Ghirini Achille; S. Mamete, Pozzi Crispino; Sinagra, Rizzo Leone; Sossano, Golin Ferdinando; Spagnola, Pace rag. Gerardo; Sulmona, Carozzi Luigi; Sutera, Carruba Michele; Terni, Carobelli Umberto; Torino, Fenocchio Giovanni, Placci Ferdinando, Revelli Celestino; Treviso, Turchetto Luigi; Venezia, Rado Antonio; Ventimiglia, Solieri Luigi; Verona, Mirto cap. Gennaro; Vetulonia, Bambagini Alberto.

MEDAGLIA DI BRONZO PICCOLA (5 Soci).

Affori, Mariani Paolo; Alesandria, Luigi Ghisalberti, Isaia cav. Vittorio; Arquata Scrivia, Bernardelli Giuseppe; Asiago, Rigoni G. B. Stern; Bassano, Lorenzoni Aleardo; Bengasi, Marsico S. Ten. G.; Bologna, Mugarelli Giovanni, Tassinari Giovanni, Vezzali Nerino; Bondeno, Moretto Gino; Bosa, Sardi Settimio; Brescia, Gennari Vigilante Clemente; Buia, Baldassi Luigi; Cadibona, Giacomo Beccaria; Cagliari, Boy rag. Antonio, Floris Alessandro; Caisole, Di Giuseppe Salvatore; Caorso, Renzo Parenti; Catania, Arcidiacono Michele, Marano sac. Francesco; Catanzaro, Polese ing. Attilio; Chieti, Cruciano Paolo; Civitavecchia, Sportiello Silvio; Civitella Casanova, Di Blasio Vincenzo; Crema, Luigiari Giuseppe; Cremona, De Luca Michele, Persegani Giovanni; Crenna, Cavallero Pierino; Dergano, Fontana Angelo, Gandon Edoardo; Estacion Chichinales, Spezzaferri Michele; Foggia, Chieffo cap. Antonio; Foligno, Teofoli Guglielmo; Fonzaso, Zilio Mario; Genova, Ravagli Achille; Gorizia, Pallich Alberto; Gorno, Carissoni Caterina; Granili, Barbera Antonio; Gruaro, Bar-

AURORA
C. BISCARETTI 23
PENNA "AVRORA"
VIA BASILICA 9 TORINO

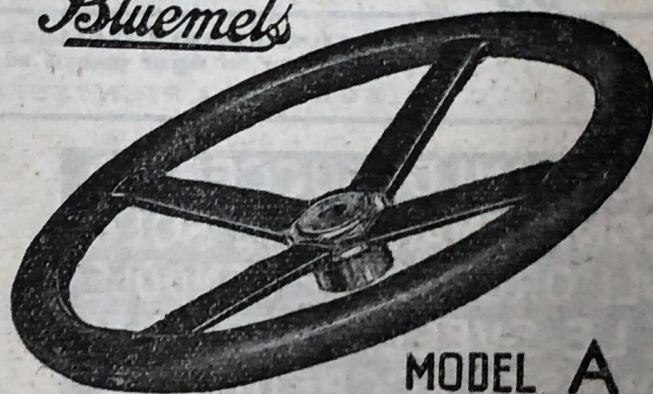
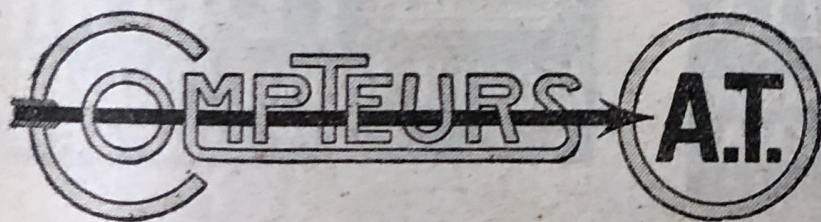
buy geom. Arturo; Joppolo, Capello Antonio; Levico, Pacher Attilio; Maddaloni, Brando Biagio; Manduria, Ciaccia Agostino; Mansuè, Parpinelli Raffaele; Marina di Carrara, Giraudi Vincenzo; Mercatale di Vernio, Conti Dino; Mercatino Conca, Giorgi Giorgio; Messina, Cristofaro Pizzimenti; Milano, Bonomo Antonio, Seminario Clemente; Montebello, Migni Ragni dott. Angelo; Montichiari, Meriggi Gerolamo; Monza, Mandelli Fortunato; Mornianno, Zanella Salvatore; Napoli, Cioffi geom. Francesco, Pica Ugo, Secchieri Livio, Siciliani dott. Gennaro; Neviano, Piccoli rag. Cosimo; Nola, Bocciero Vincenzo: Orbetello, Ferrini Ivo; Padova, Callegaro Giuseppe; Palermo, Passalacqua Nicolò, Sortino Giovanni; Parma, Calabrese cap. Giuseppe; Persiceto, Fusilli Vittorino; Pesaro, Chinni Luigi; Pinerolo, Viarenghi Mario; Pisa, Balestri Giuseppe, Rosellini Mario; Pola, Ricci cav. rag. Pietro; Polistena, Pizzarelli Andrea; Prà, Mantero Dorino; Praduro e Sasso, Toschi Umberto; Quinzano d'Oglio, Bertoletti Gerolamo; Resia all'Adige; Bisceglia Giovanni; Rieti, Bonelli rag. Graziano; Rionero in Vulture, Bellucci Dante, Carella Ottavio; Roma, Minelli Rodolfo, Passaretta Bernardo; Sacile, Mutti Guglielmo; Sampierdarena, Briasco Giuseppe; S. Martino di Badia, Bertucci Francesco; S. Moritz, Scandella Michele; S. Pellegrino, Paolucci Achillele; S. Pietro in Casale, Tesini Lorenzo; S. Stefano Camastra, Pagliaro Antonino; S. Stefano Quisquinia, Leto rag. Ernesto; Sarezzo, Prunali geom. Giacomo; Serravalle Sesia, Del Vecchio Mattia; Sferracavallo, Atzaro Salvatorè; Siena, Cialfi Ettore; Spezia, Marchio Giuseppe; Sacchi Giuseppe; Spoleto, Saracini Gualtiero; Supersano, Melica Bruno; Tassullo, Menapace Pio; Teora, Masini Luigi; Teramo, Di Giacomo Antonio; Timisoara, Luttinger Leo; Torino, Dardino Antonio, Franchini Carlo, Manfredi Mario, Saroglio Edoardo, Volpe Nicola; Torre Annunziata, Giordana cav. Giuseppe; Trento, Baiz Raffaello, Briani Giovanni; Trepuzzi, Metrangolo Leonardo; Trieste, Becucci Gino, Mantner Paolo; Varzo, Gianinardi Michele; Venezia, Ardizzon Pollione.

Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

Soci nuovi 1924 dal 1° novembre al 31 dicembre 1924

(V. = Soci Vitalizi; Q. = Soci Quinquennati; A. = Soci Annuali).

Italia

ALESSANDRIA: V. 73; Q. 1; A. 8.
ANCONA: V. 55; A. 18.
AQUILA: V. 18; A. 44.
AREZZO: V. 26.
ASCOLI PICENO: V. 12; A. 24.
AVELLINO: V. 1; A. 5.
BARI: V. 43; A. 19.
BELLUNO: V. 19; A. 1.
BENEVENTO: V. 5; A. 2.
BERGAMO: V. 51; A. 14.
BOLOGNA: V. 129; Q. 1; A. 22.
BRESCIA: V. 78; A. 4.
CAGLIARI: V. 25; A. 18.
CALTANISSETTA: V. 7; A. 5.
CAMPOBASSO: V. 11; A. 1.
CASERTA: V. 16; A. 39.
CATANIA: V. 32; A. 5.
CATANZARO: V. 38; A. 3.
CHIETI: V. 27; A. 2.
COMO: V. 113; A. 23.
COSENZA: V. 17; A. 7.
CREMONA: V. 50; A. 8.
CUNEO: V. 40; A. 4.
FERRARA: V. 56; Q. 1; A. 2.
FIRENZE: V. 132; A. 44.
FIUME: V. 14; A. 4.
FOGGIA: V. 22; Q. 1; A. 1.
FORLI': V. 40.
GENOVA: V. 211; A. 13.
GIRGENTI: V. 7; A. 1.
GROSSETO: V. 11.
IMPERIA: V. 44; A. 4.
ISTRIA: V. 12; A. 2.
LECCE: V. 20; A. 5.

LIVORNO: V. 19.
LUCCA: V. 41; A. 4.
MACERATA: V. 10; A. 5.
MANTOVA: V. 34; A. 4.
MASSA E CARRARA: V. 9; A. 5.
MESSINA: V. 32; A. 2.
MILANO: V. 578; Q. 1; A. 51.
MODENA: V. 65; Q. 1; A. 12.
NAPOLI: V. 116; Q. 2; A. 124.
NOVARA: V. 151; A. 12.
PADOVA: V. 74; A. 10.
PALERMO: V. 46; A. 10.
PARMA: V. 30; A. 4.
PAVIA: V. 35; A. 3.
PERUGIA: V. 47; A. 3.
PESARO e URBINO: V. 24; A. 27.
PIACENZA: V. 57.
PISA: V. 29; A. 4.
POTENZA: V. 13; A. 2.
RAVENNA: V. 59; A. 13.
REGGIO CALABRIA: V. 41; A. 16.
REGGIO EMILIA: V. 36; A. 10.
ROMA: V. 3[illegible]8; Q. 3; A. 258.
ROVIGO: V. 37; A. 2.
SALERNO: V. 18; Q. 1; A. 19.
SASSARI: V. 15; A. 2.
SIENA: V. 22; A. 7.
SIRACUSA: V. 16.
SONDRIO: V. 16.
SPEZIA: V. 25; A. 11.
TARANTO: V. 6; A. 1.
TERAMO: V. 9; A. 2.
TORINO: V. 321; Q. 3; A. 23.
TRAPANI: V. 6; A. 2.
TRENTO: V. 58; A. 22.
TREVISO: V. 48; A. 3.
TRIESTE: V. 74; A. 4.
UDINE o FRIULI: V. 99; A. 24.
VENEZIA: V. 77; Q. 1; A. 9.
VERONA: V. 45; Q. 1; A. 10.
VICENZA: V. 58; Q. 2; A. 11.
ZARA: V. 2.

Colonie

CIRENAICA: V. 26.
EGEO: V. 6.
ERITREA: V. 25.
SOMALIA: V. 1.
TRIPOLITANIA: V. 12.

Estero

AUSTRIA: V. 1; A. 2.
BELGIO: V. 1.
FRANCIA: V. 5; Q. 2; A. 1.
GERMANIA: V. 4; Q. 1; A. 4.
INGHILTERRA: V. 5; Q. 2; A. 1.
GRECIA: V. 2; A. 2.
JUGOSLAVIA: V. 2.
NORVEGIA: V. 2.
PAESI BASSI (Olanda): A. 1.
POLONIA: A. 2.
SPAGNA: V. 1.
SVIZZERA (Canton Ticino): V. 4; Q. 6.
SVIZZERA (altri Cantoni): V. 10.

TURCHIA: V. 1; Q. 1.

EGITTO: V. 33; Q. 8; A. 2.

CANADA: V. 1.
STATI UNITI: V. 6; Q. 1.

CUBA: V. 4.
MESSICO: V. 1.
PANAMA: V. 5.

ARGENTINA: V. 40.
BOLIVIA: V. 7.
BRASILE: V. 16; Q. 3.
CILE: V. 9.
COLOMBIA: V. 2.
EQUATORE: V. 3.
PERU': V. 3.
URUGUAY: V. 3; Q. 1.

INDIA: V. 2.
POSSED. INGLESI: V. 1.

Soci nuovi 1925 dal 1° novembre al 31 dicembre 1924.

Italia

ALESSANDRIA: A. 263.
ANCONA: Q. 1; A. 223.
AQUILA: A. 144.
AREZZO: Q. 1; A. 118.
ASCOLI PICENO: Q. 1; A. 124.
AVELLINO: Q. 1; A. 60.
BARI: Q. 1; A. 258.
BELLUNO: Q. 2; A. 135.
BENEVENTO: A. 26.
BERGAMO: Q. 2; A. 196.
BOLOGNA: Q. 7; A. 501.
BRESCIA: Q. 9; A. 195.
CAGLIARI: Q. 2; A. 173.
CALTANISSETTA: Q. 1; A. 54.
CAMPOBASSO: Q. 1; A. 101.
CASERTA: Q. 2; A. 130.
CATANIA: A. 161.
CATANZARO: Q. 2; A. 84.
CHIETI: A. 137.
COMO: Q. 7; A. 635.
COSENZA: A. 84.
CREMONA: Q. 3; A. 178.
CUNEO: Q. 4; A. 186.
FERRARA: Q. 1; A. 165.
FIRENZE: Q. 6; A. 680.
FIUME: Q. 1; A. 52.

FOGGIA: Q. 1; A. 93.
FORLÌ: Q. 5; A. 137.
GENOVA: Q. 19; A. 844.
GIRGENTI: Q. 1; A. 66.
GROSSETO: Q. 3; A. 91.
IMPERIA: Q. 1; A. 138.
ISTRIA: A. 173.
LECCE: Q. 1; A. 118.
LIVORNO: Q. 4; A. 134.
LUCCA: Q. 2; A. 132.
MACERATA: A. 118.
MANTOVA: Q. 1; A. 189.
MASSA E CARRARA: A. 173.
MESSINA: Q. 2; A. 193.
MILANO: Q. 43; A. 1800.
MODENA: Q. 2; A. 196.
NAPOLI: Q. 3; A. 523.
NOVARA: Q. 11; A. 508.
PADOVA: Q. 5; A. 200.
PALERMO: Q. 3. A. 270.
PARMA: Q. 1; A. 122.
PAVIA: Q. 3; A. 164.
PERUGIA: A. 285.
PESARO e URBINO: A. 72.
PIACENZA: Q. 1; A. 145.
PISA: Q. 2; A. 150.
POTENZA: Q. 1; A. 44.
RAVENNA: Q. 1; A. 103.
REGGIO CALABRIA: Q. 2; A. 82.
R. EMILIA: Q. 5; A. 97.
ROMA: Q. 29; A. 1191.
ROVIGO: A. 119.
SALERNO: A. 111.
SASSARI: Q. 1; A. 74.
SIENA: Q. 3; A. 132.
SIRACUSA: A. 92.
SONDRIO: A. 80.
SPEZIA: Q. 2; A. 158.
TARANTO: A. 58.
TERAMO: Q. 1 A. 65.
TORINO: Q. 18; A. 1031.
TRAPANI: A. 53.
TRENTO: Q. 6; A. 443.
TREVISO: A. 175.
TRIESTE: Q. 8; A. 380.
UDINE o FRIULI: Q. 6; A. 502.
VENEZIA: Q. 6; A. 302.
VERONA: Q. 3; A. 247.
VICENZA: A. 228.
ZARA: A. 26.
REPUBBLICA DI S. MARINO: A. 1.

Colonie

CIRENAICA: Q. 1; A. 27.
EGEO: A. 15.
ERITREA: A. 19.
SOMALIA: A. 1.
TRIPOLITANIA: Q. 2; A. 30.

Estero

AUSTRIA: A. 1.
BELGIO: A. 3.
DANIMARCA: A. 5.
FRANCIA: Q. 1; A. 30.
GERMANIA: A. 12.
INGHILTERRA: Q. 2; A. 35.
JUGOSLAVIA: A. 6.
MALTA: A. 1.
MONACO PRINCIPATO: A. 2.
SPAGNA: A. 4.
SVEZIA: A. 1.
SVIZZERA (Canton Ticino): A. 20.
SVIZZERA (altri Cantoni): A. 30.
TURCHIA: A. 4.
UNGHERIA: A. 6.
EGITTO: A. 68.
TUNISIA: A. 1.
POSSEDIMENTI INGLESI: A. 2.
CANADA: A. 4.
STATI UNITI: A. 19.
ARGENTINA: A. 15.
BRASILE: A. 21.
CILE: A. 1.
COSTARICA: A. 1.
URUGUAY: A. 2.
VENEZUELA: Q. 1.
AUSTRALIA: A. 3.
INDIA: A. 1.

Statistica dei Soci al 28 febbraio 1925.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1924 . .	N. 232.490	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1925	» 30.000	
	N. 202.490	
Nuovi Soci per il 1925 inscritti al 28 febbraio 1925.	» 31.950	
Totale Soci annuali		N. 234.440
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1924. . .	N. 56.794	
idem al 28 febbraio 1925 . . .	» 1.415	
		» 58.209
Totale Soci al 28 febbraio 1925		N. 292.649

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile:
DOTT. GIOVANNI BOGNETTI

Arti Grafiche Gustavo Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.